3/2014 | März

Europas größte Straßenbahn-Zeitschrift

Österreich: € 9,50 NL: € 9,90
Schweiz: sFr. 15,90 LUX: € 9,90
€ 8,50

STRASSENBAHN MAGAZIN

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte

Ende nach der Wende

Abschied vom Zweiachser in Ostdeutschland

Die Modelltram-Neuheiten von der Spielwarenmesse


1973 eingestellt: Erinnerung an Flensburgs Straßenbahn


Neu verknotet: Augsburgs Tramnetz wieder komplett


Auf Spuren der Via Regia: Erfurts Linie 2 im Porträt

Faszination Nahverkehr



Exklusiv unter:
www.strassenbahn-magazin.de

Ist Markkleeberg West bald nicht mehr mit der Straßenbahn erreichbar? Der Südast von Leipzigs Linie 9 ist derzeit in Diskussion, da durch den neu eröffneten Citytunnel ein Parallelverkehr durch die S-Bahn entstand

JENS KARKUSCHKE

Problemfall Parallelverkehr?

In Sachsen nutzen seit dem 15. Dezember 2013 mehrere S-Bahnlinien den neu eröffneten Leipziger Citytunnel. Die S-Bahn zwischen Markkleeberg und dem Hauptbahnhof erspart sich nun einen vergleichsweise riesigen Umweg über Stötteritz und Sellerhausen. Stattdessen nimmt sie jetzt den annähernd geraden Weg von Connewitz über den Bayerischen Bahnhof und den Wilhelm-Leuschner-Platz in das Zentrum – wodurch vor allem zur Straßenbahnlinie 9 eine Art Parallelverkehr entstanden ist. Das stellt an sich keine Überraschung dar, wirft aber eine Frage auf: Wie gehen Fahrgäste und Politik mit dieser Situation um?

Etwa zwei Monate nach Eröffnung des Citytunnels hat sich die Fahrgastzahl auf der Linie 9 im südlichen Bereich nach Markkleeberg West nach Wahrnehmung der Fahrer nicht verändert. Erklärbar wird das Phänomen damit, dass die aus dem Umland kommende Buslinie 107 nicht mehr bis zum Leipziger Hauptbahnhof fährt, so dass ein Teil der Fahrgäste an der Stadtgrenze in die Straßenbahn umsteigt. Diese Fahrgäste gleichen offenbar die auf die S-Bahn abgewanderten Reisenden aus.

Im Leipziger Stadtentwicklungsplan ist der Fortbestand aller vorhandenen Straßenbahnstrecken festgeschrieben – die Linie 9 wird davon allerdings im gleichen Atemzug ausgeklammert. Bis Ende 2014 läuft eine Art Testphase, in der Verkehrsverbund und die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) die Fahrgastzahlen im Süden Leipzigs beobachten. Erst danach soll eine offizielle Entscheidung über die Zukunft der Linie 9 getroffen werden.

Doch haben die LVB nicht schon längst Tatsachen geschaffen? In den Südteil der 9 ist seit Jahren kein Geld mehr geflossen, die Wendeschleife an der Klemmstraße am S-Bahnhof Connewitz hat hingegen 2013 eine umfangreiche Ertüchtigung erfahren. Ist damit die letzte Tram nach Markkleeberg West bald abgefahren? Mir stellt sich die Frage: Wie ehrlich ist die gegenwärtig laufende Testphase? Ist ein Erhalt der Straßenbahn politisch vielleicht gar nicht gewollt?

Ihnen, liebe Leser, möchte ich an dieser Stelle die Frage stellen, wie Ihre persönliche Verkehrsmittelwahl ausfällt, wenn ein paralleles Angebot von Straßenbahn und S-Bahn besteht.

André Marks
Verantwortlicher Redakteur



Stimmen Sie ab

Ein Fahrtziel ist sowohl per Straßen- bzw. Stadtbahn als auch per S-Bahn erreichbar – wie entscheiden Sie sich?

- Natürlich nehme ich immer die schnellere S-Bahn, auch wenn im Vor- und Nachlauf vielleicht ein längerer Fußweg notwendig ist.
- Ich entscheide von Fall zu Fall nach zeitlichen Notwendigkeiten und persönlicher Vorliebe und bin froh, eine Alternative zu haben.
- Ich nutze aus Prinzip die Straßenbahn bzw. Stadtbahn, auch wenn sie einige Minuten länger braucht.

Stimmen Sie online ab: **www.strassenbahn-magazin.de**

Inhalt

▶ Betriebe

RUBRIKEN









▶ Fahrzeuge

▶ Geschichte



Titelmotiv

In den 1990er-Jahren in Berlin noch Alltag: zweiachsige Rekowagen. Hier Tw 223 011 am 1. April 1990 in der Seelenbinderstraße am Ministerium für Nationale Verteidigung der DDR BODO SCHULZ

STRASSENBAHN im Modell



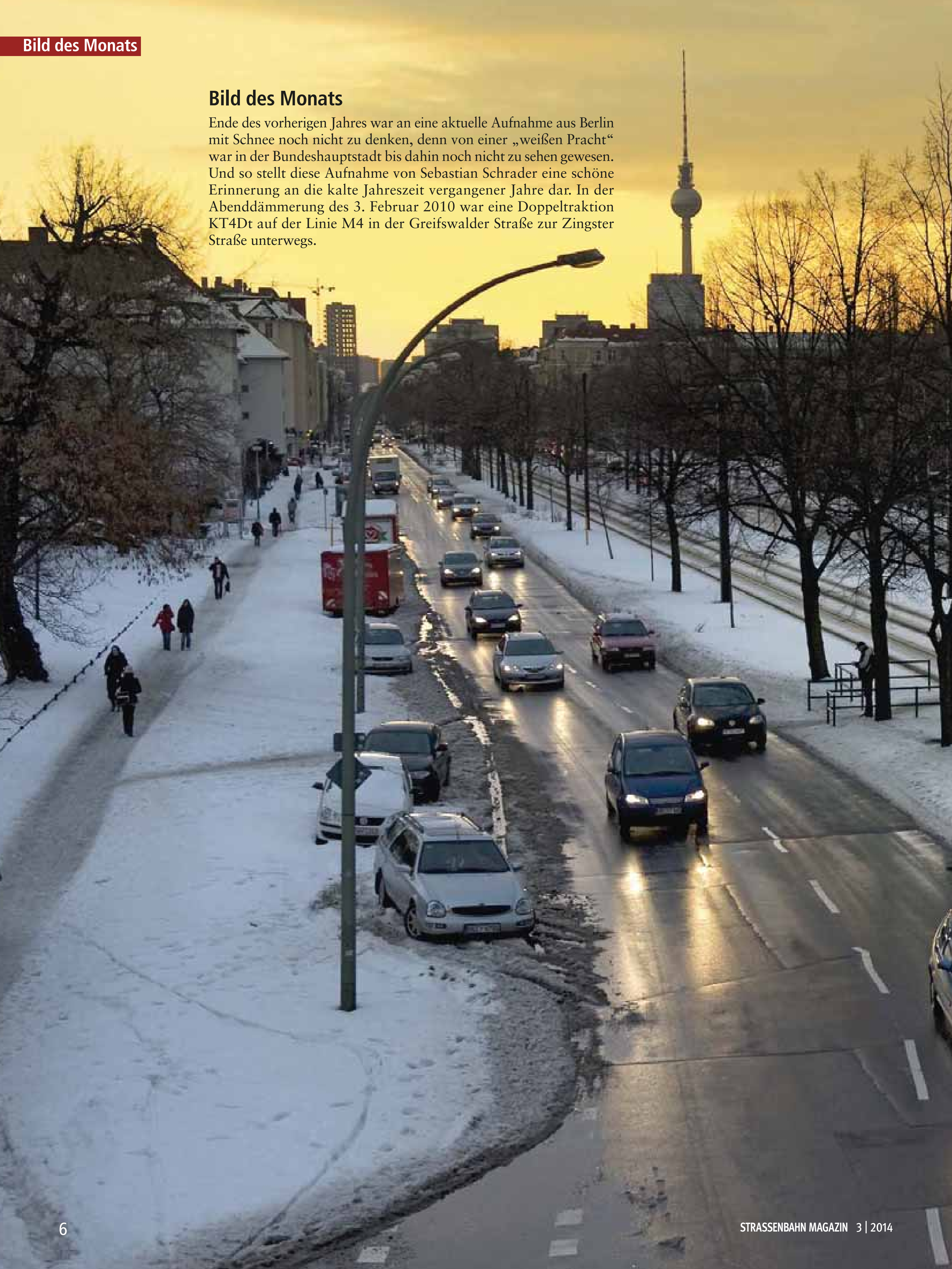


Bild des Monats

Ende des vorherigen Jahres war an eine aktuelle Aufnahme aus Berlin mit Schnee noch nicht zu denken, denn von einer „weißen Pracht" war in der Bundeshauptstadt bis dahin noch nicht zu sehen gewesen. Und so stellt diese Aufnahme von Sebastian Schrader eine schöne Erinnerung an die kalte Jahreszeit vergangener Jahre dar. In der Abenddämmerung des 3. Februar 2010 war eine Doppeltraktion KT4Dt auf der Linie M4 in der Greifswalder Straße zur Zingster Straße unterwegs.


Club DT
DISKOTHEK



Seit 8. Januar fährt die Linie 719 bis in den Düsseldorfer Hafen. Am Eröffnungstag entstand dabei auch diese Aufnahme des Triebwagen 2210 vor dem dortigen futuristischen Panorama

ONLINE-UMFRAGE

Stadtrat übersieht die Folgekosten

Im Heft 2/2014 berichteten wir von der Absicht des Stadtrates von Mülheim an der Ruhr, das Straßenbahnnetz zu verkürzen und fragten die Leser, ob das Gremium Ende 2013 die richtige Entscheidung getroffen hat.

Lediglich 1,2 Prozent der sich an der Umfrage beteiligenden Leser erklärten bis Ende Januar – ja, dazu gab es keine Alternative. Die Kommune ist finanziell am Ende, deshalb sollte sie nicht an den schwächsten Ästen und Strecken festhalten.

Mit 80,8 Prozent der Löwenanteil der abstimmenden Leser sagte hingegen „nein". Die Folgekosten für Busse und Nachteile für die Fahrgäste stehen langfristig nicht im Verhältnis zu den kurzfristigen Einsparungen.

Von 18 Prozent der Umfrageteilnehmer wurde erklärt, sie sehen die Entscheidung des Stadtrates als Warnschuss an die Landespolitik an. Die Betriebe brauchen dringend finanzielle Hilfe, um ihre Aufgaben aufrecht halten zu können. SM

Streckennetz wächst um rund 500 Meter

Düsseldorfer „Hafenbahn" in Betrieb

Mit dem Fahrplanwechsel zum Ende der Weihnachtsferien am 8. Januar hat die Düsseldorfer Rheinbahn die etwa 500 Meter lange Neubaustrecke in den Medienhafen offiziell in Betrieb genommen. Der Neubauabschnitt ist zwar kurz – dennoch handelt es sich um Düsseldorfs wichtigstes Nahverkehrsprojekt 2014, da es neue Direktverbindungen in ein wachsendes Stadtviertel schafft. Hier fährt die von einer Verstärker- zur Ganztagslinie aufgewertete Linie 719 zu Spitzenzeiten im 10-Minuten-Takt, in den übrigen Zeiten alle 20 Minuten. Dann ist die 719 am Hauptbahnhof mit der 704 verknüpft. Vom Bahnhof kommend folgt die 719 dem Verlauf der Linie 709 und biegt an der Bilker Kirche über einen neu errichteten Gleisbogen auf die von der Linie 708 befahrene Gladbacher Straße ein. In Höhe der Franziusstraße trennen sich beide Linien wieder, hier beginnt die eigentliche Neubaustrecke. Mit einem Zwischenstopp an der „Speditionstraße" enden die Wagen in der doppelgleisigen Wendeschleife „Medienhafen, Kesselstraße". Die Fahrt vom Bahnhof in den Hafen dauert rund zehn Minuten.

Die Düsseldorfer „Hafenbahn" in der Endschleife vor der Kulisse von Speichern MICHAEL KOCHEMS (3)



Strecke mit Potenzial

Die bessere Erschließung des Medienhafens mittels Neubaustrecke und die be-

Linie 704 nicht mehr nach Neuss

■ Mit dem Fahrplanwechsel am 8. Januar 2014 hat sich neben der Eröffnung der „Hafenbahn" eine weitere Änderung im Düsseldorfer Straßenbahnnetz ergeben: Die Linie 704 verkehrt in der Hauptverkehrszeit nicht mehr bis zur Stadthalle in Neuss, sondern endet wochentags mit allen Fahrten am Südfriedhof auf Düsseldorfer Stadtgebiet. Die Stadt Neuss hat damit eine weitere Straßenbahnlinie verloren. Dorthin kommen jetzt nur noch die Stadtbahnlinie U75 über Handweiser und die Straßenbahnlinie 709 über Südfriedhof. MKO

gleitenden Arbeiten kosteten Stadt und Rheinbahn insgesamt rund 7,9 Millionen Euro. Wo früher Güter umgeschlagen wurden, liegen heute luxuriöse Yachten im Hafenbecken, das wiederum von hochmodernen, teils sehr unkonventionellen Neubauten eingerahmt ist. Neben Hotels und Gastronomie haben sich hier – der Name des Gebiets verrät es – vor allem Medienunternehmen wie etwa „Focus", „WDR" oder der Radiosender Antenne Düsseldorf niedergelassen. Insgesamt 800 Unternehmen generieren im Medienhafen 8.600 Arbeitsplätze und damit potenzielle Fahrgäste. Der Bereich um die Wendeschleife der neuen „Hafenbahn" ist dagegen noch weitgehend unbebaut, aber auch hier sind neue Wohnungen und Firmenansiedlungen geplant. Die Rheinbahn rechnet deshalb damit, dass künftig täglich bis zu 20.000 Menschen die neue Verbindung nutzen.

Zielgruppe Touristen

Die Linie 708 streift den Hafen von Hamm kommend zwar ebenfalls, fährt dann aber über Friedrichstadt in Richtung Hauptbahnhof und weiter zur Heinrichstraße. Mit der 719 ist jetzt erstmals das nähere Altstadtumfeld auf direktem Weg mit dem Hafen verbunden. Von den ersten Planungen bis zur Umsetzung vergingen fast zehn Jahre. Unterschiedlichste Ideen kursierten, wie der Medienhafen wohl am besten mit der Straßenbahn zu erschließen sei: So verwarfen die Planer erst 2007 endgültig die Idee, die Trasse direkt entlang der Kaimauer durch den Hafen zu führen, was eine noch bessere Anbindung als die nun realisierte Strecke bedeutet hätte. Zum Einsatz hätten dort auch Nachbauten von Museumsfahrzeugen als neue Touristenattraktion kommen sollen, dieser Plan fand im Stadtrat allerdings aus Kostengründen keine Mehrheit.



Futur pur: Der Medienhafen beeindruckt durch moderne Bauten – und jetzt auch durch moderne Straßenbahnen. Der NFU hat gerade die Haltestelle Speditionstraße verlassen und fährt in Richtung Hauptbahnhof

Linie 719 nur Provisorium

Nach der nun in Betrieb genommenen kurzen Netzerweiterung schrumpft das oberirdische Straßenbahnnetz mit der Ende 2015 geplanten Eröffnung des Wehrhahntunnels in der Innenstadt deutlich, dann wird das verbleibende Liniennetz noch einmal umgestellt. Die Neubaustrecke in den Medienhafen bedient dann die Linie 707, die ihren Ast zur Uni wiederum an andere Linien abgibt. Die Verbindung mit dem näheren Altstadtumfeld entfällt dann, die 707 ersetzt die heutige 708 über Friedrichstadt zum Hauptbahnhof und nach Unterrath.

CHRISTIAN LÜCKER

Kassel

Keine NGT6C mehr nach Baunatal

■ Nach einem schweren Eisenbahnunfall in Hordorf (Sachsen-Anhalt) Anfang 2011 wurden neue Vorschriften zur Streckenausstattung mit Zugbeeinflussungsanlagen erlassen, die auch solche Bahnstrecken betreffen, auf denen Straßenbahnen im Mischbetrieb mit Eisenbahnzügen verkehren. Darunter fällt auch der seit 1995 von der Kasseler Straßenbahnlinie 5, in der HVZ auch von der Linie 7, befahrene Streckenabschnitt Baunsberg – Baunatal-Großenritte der Nebenbahn Kassel – Naumburg. In den vergangenen Monaten stattete der Infrastrukturbetreiber die Gleise mit punktförmiger Zugbeeinflussung (Indusi) vom Typ PZB 90 aus. Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember dürfen nur noch mit dieser Technik ausgerüstete Fahrzeuge die Eisenbahnstrecke befahren. Diese Anforderungen erfüllen im Straßenbahnbereich nur die Flexity Classic-Tw 601–622, 631–640 und 651–672 sowie der Arbeitswagen 317. Die bislang auf den Linien 5 und 7 eingesetzten älteren NGT6C (Tw 451–474) dürfen nicht mehr auf der Strecke nach Baunatal eingesetzt werden. Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) verzichtet auf eine kostenintensive Nachrüstung der NGT6C mit Indusi, da dies eine Erneuerung der gesamten Antriebssteuerung erfordert. BHM

Region Kassel: Schon historisch sind auf der Strecke nach Baunatal NGT6C-Einsätze, hier Wagen 464 in Großenritte BERNHARD MARTIN



Kiel

■ Die schleswig-holsteinische Landesregierung hat im Dezember 2013 die Konsequenz aus mangelnder Akzeptanz des Stadt-Regionalbahn-Projektes seitens einiger Anliegerkreise und -kommunen gezogen und die weitere Planung gestoppt. Eine geplante Studie, die als Voraussetzung für die Vorentwurfsplanung gilt, kann dadurch nicht erstellt werden. Verkehrsminister Meyer (SPD) möchte ohne klare Zustimmung der Region keine weiteren Planungsleistungen übernehmen. Einen Alleingang bei einem negativen Votum der Kreise schloss Kiels Bürgermeister bereits aus. AMA

Köln

■ Neben ihrer Hauptwerkstatt planen die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) den Bau einer neuen Abstellhalle für Straßenbahnwagen. Die Anlage soll Platz für 32 Doppelzüge bieten und auch kleinere Pflegearbeiten ermöglichen. Die ersten Entwürfe sehen eine 16-gleisige Halle vor. Ebenfalls vorgesehen ist ein neues Zufahrtsgleis von der Neusser Straße unter Einbeziehung eines alten Gütergleises. Die Wahl fiel auf das Weidenpescher Gelände, weil es sich bereits im Besitz der KVB befindet und linksrheinisch liegt. Das Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung wurde bereits eingeleitet. MKO

Strausberg

■ Die Strausberger Eisenbahn beauftragte im Dezember 2013 die tschechische Firma Cegelec mit der Modernisierung eines Tatra KT8D5. Neben der fälligen HU wird Wagen 22 für zukünftige Anforderungen ertüchtigt, insbesondere ein neues Niederflur-Mittelteil eingesetzt. Die Verladung erfolgte am Abend des 22. Januar. Neben den beiden Flexity-Triebwagen steht somit zukünftig ein drittes Fahrzeug mit wenigstens einem Niederflureinstieg zur Verfügung. Damit kann der Betrieb dann auch bei Ausfall eines Flexitys beide Umläufe mit barrierefreien Fahrzeugen bestücken. CMU



Potsdam: Variobahn 428 am Platz der Einheit, bei Redaktionsschluss im Januar stand ein Teil der Wagen aus dem Hause Stadler mit Radproblemen abgestellt RONALD GLEMBOTZKY

Potsdam

Probleme mit den Variobahnen

■ Aufgrund technischer Auffälligkeiten legte die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH am 23. Januar vorsorglich 13 ihrer 14 Stadler-Variobahnen vorübergehend still. Bei Routinekontrollen zeigten sich unzulässige Abweichungen vom Toleranzmaß des Radprofils, die sicherheitsrelevante Auswirkung auf die Entgleisungssicherheit unter bestimmten Betriebssituationen haben. Kurzfristig ersetzten Tatras und zum Teil auch Busse im Schienenersatzverkehr – vor allem auf Linie 98 – die Niederflurfahrzeuge. Dabei kamen die sonst nur als Doppeltraktion eingesetzten KT4D teilweise in Einfachtraktion zum Einsatz, was wiederum eine spürbare Kapazitätseinschränkung bedeutete. Die ersten fünf Variobahnen verkehrten ab 28. Januar wieder im Linienverkehr. Am Folgetag sollten nach einer Bearbeitung der betroffenen Räder zwei weitere Variobahnen in den Dienst zurückkehren, bis Ende Januar weitere zwei Wagen. Die übrigen vier Fahrzeuge bleiben länger außer Dienst – so zumindest der Stand bei Redaktionsschluss dieses Heftes. Sie können voraussichtlich nicht vor Ort repariert werden. Für die wieder eingesetzten Variobahnen gelten bis auf weiteres verkürzte Untersuchungsintervalle. Die genaue Ursache des Schadens an den 13 Variobahnen liegt indes noch im Dunkeln. Mit der Fehlersuche ist eine Expertenkommission aus ViP-Technikern, externen Gutachtern und Vertretern des Herstellers beauftragt. Geprüft wird, wie dieses Problem langfristig zu beheben ist und ob die in Schwingen gelagerten Einzelräder der abgestellten vier Züge zu „retten" sind – gegebenenfalls sind dafür neue erforderlich. PM/MSP

Frankfurt am Main

Kleyerstraße nun ohne Tramverkehr

■ Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 endete der planmäßige Straßenbahnverkehr auf einer traditionsreichen Teilstrecke. Die Gleise in der Kleyer- und Rebstöcker Straße im Stadtteil Gallus gingen bereits 1909 in Betrieb. Nach der Stilllegung der weiterführenden Strecke nach Griesheim 1978 fand nur noch in der Hauptverkehrszeit Betrieb statt. Zuletzt fuhr hier an Werktagen die Linie 21 vormittags in Richtung Mönchhofstraße, nachmittags in Richtung Hauptbahnhof/Stadion. In Gegenrichtung verkehrten die Straßenbahnen jeweils über die Mainzer Landstraße. Die nunmehr von der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) vollzogene Aufgabe des Linienverkehrs wurde mit Sparvorgaben seitens der Stadt begründet, Fahrgäste wurden auf die parallel führende Buslinie 52 verwiesen. Die Einstellung, zu der wohl auch anstehende Sanierungsmaßnahmen beigetragen haben, erstaunt angesichts der Tatsache, dass sich das Quartier seit der Schließung der Industriebetriebe zunehmend in ein beliebtes Wohnviertel wandelt. Auch wurde das Ordnungsamt dort angesiedelt, weshalb die VGF in den letzten Jahren auch einen zweigleisigen Ausbau des bislang eingleisigen Streckenabschnitts in der Rebstöcker Straße erwog. Auch jetzt scheint noch nicht das letzte Wort gesprochen: Zur Debatte stehen sowohl ein Rückbau der Gleise als auch ihre Vorhaltung als Betriebsstrecke – oder doch noch der Streckenausbau. BHM

Frankfurt am Main: Der Tw 034 vom Typ R verlässt an der Haltestelle „Rebstöcker Straße" gerade den eingleisigen Streckenabschnitt BERNHARD MARTIN



München

Tramlinie 25 nach Grünwald gesichert

■ Der Weiterbestand der 1910 eröffneten Überlandlinie 25 ist gesichert! Vor allem die Finanzierung der Betriebskosten des rund 4,5 Kilometer langen Streckenabschnitts Großhesseloher Brücke – Grünwald, Derbolfinger Platz sorgte immer wieder für Uneinigkeit zwischen der MVG als Verkehrsbetrieb sowie dem Landkreis München und der Gemeinde Grünwald. In den Jahren 2004 bis 2006 stand die Strecke zeitweise kurz vor der Stilllegung.

Pünktlich zur Rückkehr des werktäglichen 10-Minuten-Taktes am 27. Januar (vor knapp zehn Jahren wurde der Wagenabstand auf einen 7/13-„Hinketakt" umgestellt) ist nun der künftige Betrieb der Linie 25 nach Grünwald gesichert. Der Landkreis München übernimmt in Zukunft die Kosten für den laufenden Betrieb und die Gemeinde Grünwald den Unterhalt der Infrastruktur. Auch das Fahrtenangebot, welches von der MVG erbracht wird, ist im Vertrag festgelegt.

Aber nicht nur von der Überlandstrecke gibt es Neues zu berichten: Am 27. Januar kann, nach Abschluss des Modernisierungsprogrammes für die Wagen vom Typ R2, die Linie 18 auch am (Schul-)Nachmittag vom Effnerplatz nach St. Emmeram verlängert werden. Sie verdichtet damit die 2011 eröffnete Neubaustrecke, zusammen mit der Linie 16, zu einem 5-Minuten-Takt. Zwischen Max-Weber-Platz und Großhesseloher Brücke wird durch die Linien 15 und 25 zur Hauptverkehrszeit künftig ebenfalls ein 5-Minuten-Takt sichergestellt.

Der erste Linieneinsatz des neuen Avenio-Wagens von Siemens ist für März oder April vorgesehen. Mit Erscheinen dieser Ausgabe beginnen die ersten Probefahrten auf dem anspruchsvollen Gleisnetz der Münchner Trambahn. Geliefert wurden bisher die ersten fünf Wagen. Avenio 2801, der nach der Pressevorstellung zu Probefahrten auf das Siemens-Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath gebracht wurde, ist bereits zurückgekehrt. FB



München: Die einzige Tramstrecke außerhalb der Stadtgrenzen bleibt erhalten und Grünwald wird auch in Zukunft von der Linie 25 bedient. Landkreis und MVG einigten sich über die Finanzierung der Betriebskosten



Plauen: Am 8. Dezember 2013 fanden die ersten öffentlichen Fahrten mit den neuen Flexity-Tw 301 und 302 statt. Am Tag zuvor gab es diese Sonderfahrt, hier vor der Haltestelle Seehaus DANIEL MÖSCHKE, A. LEX (LINKS)

Mannheim

GT6 aus Helsinki zurückgekehrt

■ Am 16. Dezember 2013 erreichte auf einem Tieflader ein ganz besonderes Fahrzeug Mannheimer Boden: ein Düwag-Gelenkwagen vom „Typ Mannheim". Er war in der Stadt seiner Namensgebung erstmalig am 28. April 1970 mit der Betriebsnummer 455 in Betrieb genommen worden. Einige Zeit nach Abstellung im Sommer 2003 verkaufte die rnv auch diesen Düwag-Sechsachser nach Finnland. Der Verkehrsbetrieb in Helsinki setzte ihn dort bis Herbst 2013 mit der Betriebsnummer 154 ein. Nun ist der Wagen in seine alte, neue Heimat zurückgekehrt, seine Aufarbeitung ist vorgesehen. JÜN

Dresden

Standseilbahn zur HU und positive DVB-Bilanz

■ Seit 6. Januar und noch bis Ostern erhält die Standseilbahn der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) eine Hauptuntersuchung gemäß Vorschrift für den Bau und Betrieb von Seilbahnen (BOSeil). Die Kosten für die Instandsetzung betragen rund 350.000 Euro, wovon allein 275.000 Euro auf die Aufarbeitung der beiden Wagen bei der Fahrzeugtechnik Dessau GmbH entfallen. Der Abtransport der Fahrzeuge mittels Tieflader von der Talstation fand am 11. und 14. Januar statt. Die Wagenkästen, Laufwerke, Scheiben, Türen, Sitze, Achsen, Räder und Bremsen werden aufgearbeitet oder erneuert. An der Strecke selbst muss das Zugseil eine magnetinduktive Prüfung durchlaufen, auf der Brücke und dem Viadukt sind ein Teil der Holzschwellen auszutauschen.

Laut vorläufiger Prognose beförderte die DVB AG im Jahr 2013 rund 152 Millionen Fahrgäste, was trotz mehrerer Großbaustellen und dem Junihochwasser 2013 einen Zuwachs von über einer Million Passagieren gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Die Verkehrserlöse werden mit 112 Millionen Euro erwartet und betragen damit rund vier Millionen Euro mehr als 2012.

Auch 2014 setzt sich in Dresden die intensive Bautätigkeit fort, neben dem östlichen Abschnitt der Schandauer Straße ist der Abschluss des vor mehr als 20 Jahren begonnenen Streckenausbaus der „Pilotlinie 2" im Zuge der Pennricher Straße und die Erneuerung der Albertbrücke geplant. MSP

Plauen

Probleme mit NGT6

■ Nachdem im vergangenen August die ersten beiden NGT6 Plauen erreichten, sorgte dies für andauernden Gesprächsstoff in der Bevölkerung. Seit Ende August absolvierten die Neuwagen nahezu täglich Test- und Fahrschulfahrten. Mit großem Interesse und von vielen sehnlich erwartet, kamen die beiden Triebwagen 301 und 302 am 8. Dezember 2013 erstmals in den Fahrgasteinsatz, zunächst als zwei Zusatzkurse im Sonderfahrplan. Der Testbetrieb im Fahrgastverkehr führte die NGT6 als zusätzliche Kurse auf die Streckenäste nach Neundorf, Waldfrieden sowie zur Plamag. Doch der Einsatz endete nach wenigen Tagen recht abrupt. Die Erklärung für das Aussetzen des NGT6-Probebetriebes ist technischen Ursprungs: Es sind an steigungsreichen Haltestellen häufig Türprobleme aufgetreten – so rutschen die Schiebetüren beim Aktionsvorgang bedingt durch die Schwerkraftwirkung besonders an der in 7,7 Prozent Steigung gelegenen Haltestelle Capitol. Im Januar wurde gemeinsam mit Bombardier nach einer Lösung gesucht, um dieses Problem abzustellen und eine endgültige Typenzulassung zu erhalten. Bereits im späten Frühjahr 2014 treffen die Triebwagen 303 bis 306 in der Vogtlandstadt ein. Sobald eine Einsatzstabilität erreicht ist, werden die Niederflurkurse auch in den Fahrplänen gekennzeichnet. DAM

Augsburg

Kurzzeitiges Einsatzverbot für GT6M

■ Zum Ende des im Ferienfahrplan geltenden 7,5-Minuten-Takts bei den Straßenbahnen gaben die Stadtwerke Augsburg am 6. Januar bekannt, dass sie ihre elf GT6M (Adtranz/Siemens 1996) bis auf weiteres nicht einsetzen dürfen. Grund war eine erforderlich gewordene Modifikation im Fahrwerksbereich, aufgrund derer die Münchener Aufsichtsbehörde die Zulassung aussetzte. Im werktäglichen Betrieb fehlten dadurch mindestens für drei Kurse die nötigen Wagen; die GT6M kommen hauptsächlich im morgendlichen Verstärkerverkehr Richtung Universität zusätzlich zu den im Fünf-Minuten-Takt verkehrenden Kursen zum Einsatz. Verschärfend für den Fahrzeugengpass kam die Kollision

Mannheim: Der aus Helsinki zurückgeholte Düwag-GT6 (ex Tw 455) soll aufgearbeitet werden 





Augsburg: Abgestellt waren Anfang Januar alle GT6M, hier Wagen 603 im Juni 2013. Nach Veränderungen im Fahrwerksbereich sind die Wagen seit Mitte Januar wieder im Einsatz WINFRIED WOLFF

zweier Combinos im Dezember 2013 hinzu, deren Reparatur noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird. Seit Mitte Januar sind die GT6M nach Klärung der offenen Fragen mit der technischen Aufsichtsbehörde (TAB) wieder im Einsatz. WWO/MSP

Industrie

Stadler Pankow GmbH

20 weitere Tangos für Stuttgart

■ Nachdem schon seit Monaten bekannt war, dass der Aufsichtsrat der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) die Bestellung 20 weiterer Stadtbahnen des Stadler-Typs Tango genehmigt hat, wurde im Januar offiziell die Option aus dem Vertrag von 2010 gezogen. Das erste Lieferlos, das ebenfalls 20 Doppeltriebwagen gleicher Bauart umfasst, befindet sich derzeit in Auslieferung. Die 20 zusätzlichen Exemplare des in Stuttgart als DT 8.12 geführten Typs werden unter anderem für die Verdichtung der Stadtbahnlinie U8 auf einen 10-Minuten-Takt sowie für den Betrieb der neuen Strecke zum Flughafen benötigt. Die Auslieferung der neuen Fahrzeuge soll Mitte 2016 starten. Der Auftrag hat ein Volumen von 73 Millionen Euro, wobei dieser Preis auch ein Ersatzteilpaket beinhaltet. PKR

Stadler Schweiz

Tangos für Appenzeller Bahn

■ Der Firmensitz von Stadler liefert im Jahr 2017 sieben Tangos an die meterspurige Appenzeller Bahn in der Ostschweiz. Die einschließlich Ersatzteilen rund 60 Millionen Franken teuren Züge sollen auf der neuen Durchmesserlinie Trogen – St. Gallen – Appenzell fahren. Die klimatisierten Wagen erhalten 133 Sitzplätze der zweiten sowie zwölf Plätze in der ersten Klasse. Sie werden mit vier Türen, Multifunktionsabteilen und Klapptritten versehen sein. Mit den Tangos wird der bisherige Zahnradbetrieb auf dem Westast (St. Gallen – Appenzell) entfallen.

Tango-Bahnen sind in der Schweiz bereits bei der Basellandtransport (BLT) und den Genfer Verkehrsbetrieben (TPG) im Einsatz. Stadler will nach eigenen Angaben das an den Basler Zügen eingesetzte Crashkonzept erneut verwirklichen. Die Situation in Basel soll der Appenzeller ähneln: Hier wie dort sind die Bahnen in der Stadt und auf Überlandstrecken unterwegs. Die Appenzeller Wagen werden in Altenrhein hergestellt. FBT

Vossloh

Tramlink für Gmunden

■ Vossloh hat durch die Stern & Hafferl-Verkehrsgesellschaft einen Auftrag über die Lieferung von elf Tramlink V3 für die oberösterreichische Stadt Gmunden erhalten. Bei dem Vertrag über rund 30 Millionen Euro ist Vossloh Electrical Systems Konsortialführer und liefert die komplette elektrische Ausrüstung. Die Montage der meterspurigen Zweirichtungswagen erfolgt am Standort Valencia durch Vossloh Rail Vehicles. Die Auslieferung ist 2015/16 geplant. Zusätzlich zur Lieferung der Wagen übernimmt Vossloh für 16 Jahre die Wartung der gesamten Fahrzeugflotte. Die Tramlinks für Gmunden besitzen drei Drehgestelle, sind 32 Meter lang, 2,40 Meter breit und fassen in den fünf Wagenmodulen insgesamt 183 Fahrgäste. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 Kilometer pro Stunde. Benötigt werden die Wagen einerseits zur Ablösung der Düwag/Lohner-Wagen GM8-10, die zum Teil bereits 62 Jahre alt sind, andererseits für die geplante Verknüpfung mit der Bahnstrecke Gmunden – Vorchdorf als „StadtRegio-Tram". Die Tramlink sollen ab Frühjahr 2017 bis Vorchdorf durchfahren. Neben dieser Bestellung hat der Konzern bereits Tramlink-Aufträge aus Brasilien, Spanien und Deutschland gewonnen. Der Einstieg in den österreichischen Markt ist ein weiterer Erfolg bei der fortgesetzten Internationalisierung des Fahrzeuggeschäfts der Vossloh AG. MSP

Ausland

Ungarn: Debrecen

Neue Strecke, neue Linie, neue Wagen

■ Am 1. März geht in der ostungarischen Provinzhauptstadt Debrecen eine Neubaustrecke in Betrieb, die am Kalvin tér von der Bestandsstrecke abzweigt. Sie führt zunächst 2,8 Kilometer doppelgleisig Richtung Nordwes-



■ Brandenburg an der Havel: Seit dem Fahrplanwechsel im November 2013 gibt es eine neue Straßenbahnlinie: Zu den bisher verkehrenden Linien 1, 2 und 6 ist die 12 hinzugekommen. Hinter der Linie steckt aber kein zusätzliches Angebot, sondern eine Umnummerierung: Die Linien 1 und 2 verkehren wie zuvor nur Montag bis Samstag auf ihrer Gesamtstrecke. Sonntags fuhr bisher eine kombinierte Linie 1/2 auf den Außenästen der beiden Linien zwischen Quenzbrücke und Anton-Saefkow-Alllee mit Liniennummernwechsel an der Fouquestr. Den Verkehr dort erbringt jetzt sonntags die eigenständige Linie 12, die auch so an den Haltestellen dargestellt wird. CMU/FOTO: IVO KÖHLER



Stadler Pankow GmbH: Seit August 2012 werden die Stuttgarter Tango-Stadtbahnen im Fahrgastbetrieb eingesetzt. Nun soll die Flotte von 20 auf 40 Exemplare aufgestockt werden PHILIPP KRAMMER

Stadler Schweiz: Die Appenzeller Bahn erwartet 2017 insgesamt sieben neue Wagen von Typ Tango. Sie sollen auf der neuen Durchmesserlinie Trogen – St. Gallen – Appenzell zum Einsatz kommen STADLER RAIL GROUP

ten und beschreibt dann einen 1,6 km langen, eingleisig ausgeführten Rundkurs. Die Endstelle liegt am Rande einer großen Plattenbausiedlung in der Doberdó utca. Die Strecke wird von der neuen Linie 2 bedient, die in der Relation Nagyállomás (Hauptbahnhof) – Kalvin tér die bestehende Linie 1 (Nagyállomás – Egyetem) überlagert. Zum Einsatz kommen die seit Mai 2013 angelieferten Zweirichtungs-Niederflurwagen vom Typ CAF Urbos 3, die durchgehend niederflurig und 32,5 Meter lang sind. 18 Exemplare wurden beim spanischen Hersteller zum Preis von 38 Millionen Euro bestellt (Nr. 511–528) und Mitte Januar 2014 waren bereits 12 Fahrzeuge vorhanden. Die Typenzulassung erfolgte – nach Absolvierung der vorgeschriebenen 10.000 Kilometer Laufleistung – bereits im Herbst 2013 und seit Dezember 2013 wird ein Probebetrieb auf der gesamten Neubaustrecke abgewickelt. Entlang der neuen Linie besitzen alle Haltestellen Bahnsteige, die einen barrierefreien Fahrgastwechsel ermöglichen. Für den Betrieb der Linie 1 stehen weiterhin elf Sechsachser vom Typ KCSV6 der Baujahre 1994–97 zur Verfügung, die noch bedarfsweise eingesetzten Doppelgelenkwagen „Bengali" aus den Jahren 1963–78 (Typ FVV 1200) werden aber nun durch die Niederflurwagen abgelöst. Zuletzt waren noch die Wagen 484, 486 und 490–491 einsatzbereit und an Werktagen kamen bis zu drei Altwagen zum Einsatz. WK

Schweiz: Basel

Erlenmatttram umstritten

■ Über die Realisierung der Straßenbahnlinie, die von Basel, Badischer Bahnhof in das nordwestlich des Bahnhofs entstehende Erlenmattquartier führen soll, müssen nun die Basler Einwohner am 18. Mai in einer Volksabstimmung entscheiden. Die Strecke ist Bestandteil des Basler Tramnetzes 2020 und soll später nicht nur das Erlenmattquartier, sondern auch Kleinhüningen und den Novartis-Campus erschließen. 70 Millionen Franken soll das Projekt insgesamt kosten. Vergleichsweise teuer wird der 1,5 Kilometer lange erste Abschnitt zum Riehenring. Hier muss auf einem Teilstück ein Autobahntunnel verstärkt werden. Der Große Rat befürwortete im Oktober 2013 das Projekt mehrheitlich, auch weil bei einer Nichtrealisierung eine Rückzahlung von 12 Millionen Franken aus Bundesmitteln droht. Die rechtsbürgerlichen Parteien sind dagegen der Ansicht, dass die Erlenmatttram zu teuer und der wirtschaftliche Nutzen zu gering sei. Nach der erfolgreichen Sammlung von mehr als 3.200 Unterschriften gegen die Straßenbahnverlängerung müssen jetzt die Basler Wähler über die Zukunft des Projektes entscheiden. CMU



Vossloh: Designentwurf des Tramlink für die Straßenbahn im oberösterreichischen Gmunden VOSSLOH

Österreich: Graz

Tram-Ausbau vertagt

■ Geld- und Personalmangel führen in Graz zu weiteren Verzögerungen beim Tram-Ausbau und dessen Planung. Die Verlängerung der Linie 7 von der nunmehrigen Endstation St. Leonhard um einen halben Kilometer zum MedCampus ins Stiftingtal wird erst im September 2017 fertig. Das ist ein Jahr später als geplant, weil noch aufwendige Behördenverfahren zu Naturschutz und Wasserrecht für die Verlegung des Stiftingbaches anstehen. Die Verlängerung der Linie 3 als Neubaustrecke von der Alten Poststraße bis zur ehemaligen Hummelkaserne durch das Reininghaus-Areal verzögert sich, weil die Planungen anstatt im April 2014 erst im Oktober 2015 beginnen.

Debrecen: Am 13. Januar 2014 fährt der 1975 gebaute HCS-10a „Bengali" 486 über den zentralen Kossuth tér Richtung Bahnhof. Im Hintergrund ist das Wahrzeichen der Stadt, die Große Reformierte Kirche zu sehen WOLFGANG KAISER





Graz: Noch bis September 2017 wendet Linie 7 an der Schleife St. Leonhard, ehe sie links vom Tw 651 zum MedCampus weiterführt ROBERT SCHREMPF

Den Haag: Derzeit werden 110 GTL-Wagen modernisiert, hier am 31. Dezember 2013 Wagen 3139 mit neuer Frontgestaltung am Hbf HANS CASELEIJN

Folglich verschiebt sich deren Inbetriebnahme mindestens auf Ende 2019. Auch die geplante Südwest-Linie vom Jakominiplatz über den Griesplatz zum Nahverkehrsknoten Don Bosco wurde – wie auch alle weiteren Projekte – nach hinten gereiht, der Planungsbeginn auf 2018 verschoben. Die Variobahnen werden seit 5. Dezember 2013 auch auf der mit 55.000 Fahrgästen werktags meist frequentierten Grazer Tramlinie 7 eingesetzt. ROS

Frankreich: Straßburg

Neue Strecken für Tram und Bus

■ Am 30. November 2013 gingen im Westen der Stadt zwei neue Tramabschnitte in Betrieb. Die Straßburger Verkehrsbetriebe CTS hatten zum einen die Linie A von ihrer bisherigen Endstelle Hautepierre Maillon, die nun den neuen Namen Cervantès trägt, um 900 Meter zum Parc des Sports verlängert.

Zum anderen zweigt nun kurz nach der Haltestelle Dante eine 1,15 Kilometer lange Neubaustrecke nach Poteries ab. Diese verlässt den durch sein wabenförmiges Straßennetz geprägten Stadtteil Hautepierre, wofür die CTS eine Straßenbrücke über eine im Einschnitt verlaufende Autobahn verbreitern ließ. Nach Poteries fährt nun die Linie D, die dafür von Rotonde (am stadtauswärtigen Ende des Tramtunnels gelegen) dorthin verlängert wurde. Mit den beiden neuen Strecken entstanden in Summe fünf neue Haltestellen (zwei auf der Linie A, drei auf der Linie D). Zeitgleich erhielt Straßburg seine erste BHNS-Linie (Bus à Haut Niveau de Service). Diese 5,2 Kilometer lange Buslinie vom Hauptbahnhof in nördlicher Richtung nach Espace Européen de l'Enterprise nutzt auf 62 Prozent der Strecke neu angelegte Busspuren. Sie erhielt das Liniensignal G – bisher bezeichneten Buchstaben ausschließlich Tramlinien. Auch der Park+Ride-Platz an der Endstelle zeigt, welcher Stellenwert der neuen Linie eingeräumt wird. Die eingesetzten Gelenkbusse erhielten eine weiße Grundlackierung mit überlagerten bunten Formen. Diese Farbgebung hat auch im übrigen Busnetz teilweise die bisherige Lackierung in Silber-Weiß-Grün ersetzt. PKR/GMU

Frankreich: Toulouse

Tramverlängerung der T1

■ 3,4 Kilometer mehr Streckenlänge und sechs neue Haltestellen hat die Straßenbahn von Toulouse seit 20. Dezember 2013. Die Straßenbahnlinie T 1 (Garossos Aéroconstellation – Arènes) wurde von ihrem südlichen Endpunkt Arènes in Richtung Innenstadt bis zum Palais de Justice verlängert. Im Einzugsbereich der neuen Strecke liegen 34.000 Einwohner, 16.000 Arbeitsplätze und mehrere Schulen. Die Investition von 115 Millionen Euro verbessert die Umsteigemöglichkeiten zu beiden U-Bahn-Linien – zur Linie A an der Haltestelle Arènes, zur Linie B am Palais de Justice. Der Umstieg in die Regionalzüge TER (Linie C) ist an Station Arènes möglich. Die Verkehrsgesellschaft Tisséo, die in Toulouse zwei Métro-Linien, die Straßenbahnlinie T 1 und die Buslinien betreibt, ließ die Neubaustrecke mit neuzeitlichen Kunstwerken verschönern. Die Verlängerung ist Teil des Verkehrswegplans von Tisséo-SMTC vom 17. Oktober 2012, zu dem zwei weitere Straßenbahn-Projekte gehören: Die Linie „Envol" (deutsch: „Wegfliegen") zur Erschließung des Flughafens Toulouse-Blagnac und seines Umfelds mit 14.000 Arbeitsplätzen, sie soll 2015 eröffnet werden, und anschließend die Linie „Canal", welche die bestehenden Straßenbahn-Linien verbinden soll. Auf der Straßenbahnlinie T 1 in Toulouse verkehren 24 Züge vom Typ Citadis 302, deren Design von Airbus mitgestaltet wurde. VLC



Die einzige Toulouser Straßenbahnlinie, die T1, durchquert die Stadt seit 20. Dezember auf über 10,9 Kilometer Länge. An diesem Tag ging ein Neubauabschnitt in Betrieb, hier eine Bauaufnahme FRANÇOIS DROISY

Frankreich: Clermont-Ferrand

Translohr-Straßenbahn weiter verlängert

■ Um 1,7 Kilometer verlängert wurde die gummibereifte Translohr-Bahn in der Hauptstadt der Auvergne. Drei neue Halte nördlich der bisherigen Endhaltestelle Champratel, im einzelnen die Stationen La Plaine, Stade Gabriel-Montpied und der neue Endpunkt Les Vergnes erschließen ein rasch wachsendes Viertel mit 1.000 Wohnungen, einem Schwimmbad, Sportgelände und Einkaufszentrum sowie einem Park+Ride-Platz. Die Gesamtkosten der Verlängerung betrugen 29,6 Millionen Euro, davon allein 6,2 Millionen für den Kauf von zwei zusätzlichen Translohr STE 4-Zügen, um die Taktfolge von fünf bis acht Minuten auf der am 13. November 2006 in Betrieb genommenen Nord-Süd-Linie zu garantieren. Zwischen 1890 und 1956 hatte es bereits in Clermont-Ferrand eine richtige Straßenbahn gegeben. Nach langen Überlegungen hatte sich die Stadt, in der auch der Reifenhersteller Michelin ansässig ist, 1999 für eine Straßenbahn auf Gummirädern entschieden. Inzwischen sind 26 der lavarot lackierten, 32 Meter langen und 2,20 Meter breiten „Züge" in der Stadt am Fuße des Puy-de-Dôme vorhanden. Die Umstellung der bisherigen Buslinie B auf das Translohr-System mit zentraler Führungsschiene ist zwischen dem Vorort Royat und Place Allard und Brézet in Clermont-Ferrand geplant, allerdings steht noch nicht fest, wann dies erfolgen wird. VLC



■ Sofia: Am 13. Januar 2014 wurden die ersten PESA-Swing 122NaSF (siehe SM 2/2014) in Betrieb genommen. Zunächst kommen die pro Stück 1,66 Millionen Euro teuren und mit 41 Sitzplätzen ausgestatteten Wagen auf Linie 1 zum Einsatz, hier Tw 2302 am ersten Einsatztag am „Skobelev"-Boulevard. ASSEN STOYANOV

Belgien: Brüssel

61 Prozent Zuwachs in zehn Jahren

■ Mit 354,7 Millionen Fahrgästen hat Brüssels Verkehrsgesellschaft STIB/MIVB 2013 sechs Millionen beförderte Personen gegenüber 2012 hinzugewonnen. Insgesamt sind die Fahrgastzahlen seit 2002 dank mehr Komfort und ständig erweitertem Angebot sogar um 61 Prozent angestiegen. Die vier Métro-Linien beförderten dabei 39 Prozent aller Fahrgäste, gefolgt von den 19 Straßenbahnlinien, die einen Beförderungsanteil von 36 Prozent aufweisen. Für 2016 strebt STIB/MIVB 400 Millionen Fahrgäste an, erreicht werden soll dies durch zusätzliche 22 Prozent mehr Kapazität im ÖPNV – dessen Attraktivität auch steigt, weil Brüssel im Autoverkehr zu ersticken droht. Die Tram bleibt dabei das Rückgrat des ÖPNV im Großraum Bruxelles-Capitale, wo über eine Million Menschen leben. Unterdessen wird die Straßenbahnlinie 62 – die jüngste im Netz – 2014 an beiden Enden verlängert: Ab 10. März von Da Vinci bis Cimetière de Jette und nach Ostern bis Eurocontrol, wo nicht nur die Nato einen Stützpunkt betreibt, sondern auch zahlreiche Unternehmen angesiedelt sind. VLC

Niederlande: Den Haag

Ausbau zur Stadtbahn

■ Zur Zeit wird intensiv am Umbau des herkömmlichen Straßenbahnnetzes in ein Stadtbahnsystem gearbeitet. Voraussichtlich im Juni 2014 wird der erste Siemens Avenio erwartet. Das erste Lieferlos umfasst 35 Wagen, darüber hinaus besteht eine Option auf 50 weitere Fahrzeuge. Problematisch stellt sich der termingerechte Abschluss des Infrastruktur-Umbaus dar, damit die 2,55 Meter breiten Zweirichtungswagen ohne Einschränkungen eingesetzt werden können. Parallel werden insgesamt 110 ältere GTL-Triebwagen modernisiert, davon die Reihe 3101–3147 umfassend. Von den 147 GTL Wagen (La Brugeoise/Bombardier 1981–1994) sind bislang 11 Wagen verschrottet und vier für den Winterdiensteinsatz mit einer Salzanlage und Schneeräumer umgebaut. Die übrigen Wagen stehen noch im Liniendienst. Für die RandstadRail-Stadtbahnlinien verfügt HTM darüber hinaus über 72 Alstom Stadtbahnwagen (4001–4072) vom Typ Kassel Regiotram. HCJ

Polen: Gorzów

Stadt setzt auf Tram

■ Das marode Straßenbahnnetz der Stadt Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe) wird entgegen ursprünglicher Pläne nun doch nicht verkleinert, sondern stattdessen um zwei weitere Linien verlängert und insgesamt umfassend erneuert. Weiterhin plant der Betreiber MZK Gorzów eine neue Umsteigestation am Bahnhof. Umgerechnet fast 100 Millionen Euro erfordert in den kommenden Jahren dieses Vorhaben, welches der Stadtrat 2013 auf seiner Dezembersitzung beschloss. Das benötigte Geld soll zu großen Teilen aus Fördermitteln des Ministeriums für Regionalentwicklung und der EU kommen. PM/MSP



Brüssel: Mit den neuen Straßenbahnzügen ist der ÖPNV erheblich attraktiver geworden, hier der Cityrunner 3032 im Premetro-Tunnel an der Haltestelle Lemonnier auf Linie 3 (Esplanade – Churchill) VICTOR LECAENNAIS



Straßburg: Von der Linie A zweigt seit Ende November 2013 hinter der Haltestelle Dante eine 1,15 Kilometer lange Neubaustrecke nach Poteries ab. Am 8. Januar fotografierte Georges Muller den Endpunkt der neuen Linie

Neu verknotet

Augsburg: Zentralhaltestelle Königsplatz wieder in Betrieb ■ Am 15. Dezember 2013 erhielt das Tramnetz der Fuggerstadt sein Herzstück zurück. Nach 21 Monaten Umbauzeit fahren nun wieder alle Straßenbahnen über den „Kö". Insgesamt wurden 64 Mio. Euro investiert



Mit Testfahrten prüften die Stadtwerke Augsburg im Dezember 2013 die Befahrbarkeit der neuen Gleisanlagen durch GT8 (MAN 1976 – Wagen 806 und 807 dienen als Sonderfahrzeuge)

Es wird Zukunft – unter diesem Motto begleitet eine Informationskampagne den seit über zwei Jahren als „projekt augsburg city" laufenden Umbau im Augsburger Stadtzentrum. Ein erstes Ziel wurde termingerecht am 15. Dezember 2013 um 4.37 Uhr mit der Einfahrt des ersten Linienwagens in den völlig neugebauten Umsteigeknoten Königsplatz erreicht. 21 Monate war er zuvor für die Straßenbahnen gesperrt gewesen. Seitdem sind auch die Streckenäste nach Göggingen und Stadtbergen wieder in Betrieb – und den während der Bauzeit auf 7,5 Minuten gestreckten Takt verkürzten die Stadtwerke Augsburg (swa) wieder auf fünf Minuten. Seit dem 15. Dezember 2013 wird nun zugleich die Maximilianstraße nicht mehr regulär von einer Straßenbahnlinie befahren; vor Verlegung eines Linienweges dorthin

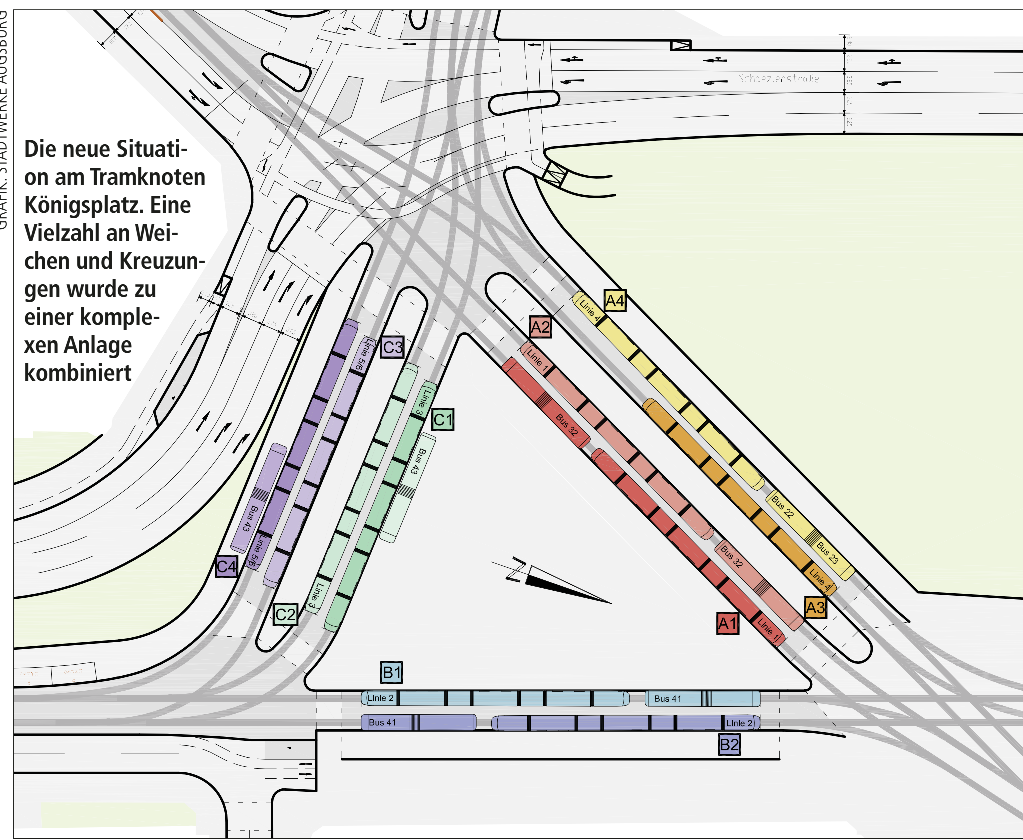


6000 Leuchtdioden sorgen am „neuen" Königsplatz nachts für die blau-weiße Illumination – von Beginn an ein beliebtes Fotomotiv. Am 15. Dezember hieß es nach 21 Monaten endlich: Countdown beendet

FOTOS, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN: WINFRIED WOLFF



An die Umsteigeanlage schließt sich der Kö-Park (links) und die Fußgängerzone (oben) an. Die Aufnahme aus der Bauzeit stammt vom Sommer 2013 THOMAS HOSEMANN/SWA



Die neue Situation am Tramknoten Königsplatz. Eine Vielzahl an Weichen und Kreuzungen wurde zu einer komplexen Anlage kombiniert

GRAFIK: STADTWERKE AUGSBURG

müssen die Gleisanlagen erneuert werden, wobei mit Verzögerungen durch archäologische Funde gerechnet wird.

Aus der Geschichte der Haltestellenanlage

Die am 20. März 2012 außer Betrieb genommene, 1977 am Königsplatz errichtete Haltestellenanlage war für die zu ihrer Bauzeit absehbaren Anforderungen konzipiert: Es waren maximal vier Straßenbahn- und einige Buslinien vorgesehen, es verkehrten fünf- und achtachsige Straßenbahn-Gelenkwagen mit bis zu 27 Meter Länge bestenfalls im 7,5-Minuten-Takt. Noch Anfang der 1980er-Jahre war sogar die völlige Umstellung des Straßenbahnbetriebs auf Busbetrieb eine ernsthaft diskutierte Option. Mit der massiven Erweiterung des Straßenbahnbetriebs seit nunmehr etwa 20 Jahren durch Einführung des Fünf-Minuten-Takts von Montag bis Freitag, dem Neubau der Linien 3 und 6 sowie durch die Beschaffung 42 Meter langer Multigelenkwagen wurden die Kapazitätsgrenzen des Königsplatzes jedoch schon vor einigen Jahren überschritten: Er bot zu wenige, zu kurze und zu schmale Bahnsteige, um die für das stetig ansteigende Fahrgastaufkommen notwendigen circa 1.800 Straßenbahn- und 450 Busbedienungen täglich bewältigen zu können. Dies führte immer häufiger zu Behinderungen des Betriebsablaufs.

Angepasst an den aktuellen Bedarf

Das jetzt in Betrieb genommene Umsteigedreieck wurde dem aktuellen Bedarf entsprechend durch Ausweitung hauptsächlich im südöstlichen Bereich gegenüber der Vorgän-

Der aktuelle Verlauf der Straßenbahnlinien im Augsburger Zentrum seit Wiederinbetriebnahme des Knoten Königsplatz
GRAFIK: PROJEKT AUGSBURG CITY

geranlage auf etwa 2,5-fache Fläche vergrößert. Jede der derzeit fünf Straßenbahnlinien erhielt eigene Bahnsteige, die von den derzeit fünf den Königsplatz bedienenden Buslinien mitbenutzt werden.

22 Weichen, 30 Kreuzungen!

Die Bahnsteige weisen eine großzügige Breite von bis zu neun Metern auf und schützen durch Bahnsteigdächer auf voller Länge gegen Witterungseinflüsse. Die komplexen Kombinationen der insgesamt 22 Weichen und über 30 Kreuzungen wurden vorgefertigt, „just in time“ angeliefert und verbaut. Statische und dynamische Anzeigetafeln an allen Bahnsteigen sowie Übersichtsanzeiger an den zentralen Bahnsteigecken informieren die Fahrgäste umfassend. Das zentrale Gebäude bietet neben Fahrkartenverkauf und einigen Läden Aufenthaltsräume und Kantine für das Personal.

Mit dem Umbau des Königsplatzes ist die Führung des Individualverkehrs nun völlig neu geordnet: Wurde der Verkehr in nördlicher Richtung bisher an der Ostseite des Umsteigedreiecks vorbeigeführt, so fließt dieser nun gemeinsam mit dem Verkehr der Gegenrichtung westlich davon über die Schießgraben- und Schaezlerstraße. Damit ist der Haltestellenbereich jetzt direkt in die Fußgängerzone integriert – ein großer Gewinn an Aufenthaltsqualität.

Veränderungen im Umfeld des „Kö“

Um den Individualverkehr nicht zusätzlich zu behindern, rückten die Gleise in der Eserwallstraße, einige hundert Meter südlich des Königsplatzes, von deren Süd- auf die Nordseite, wodurch am Theodor-Heuss-Platz keine Kreuzung von Straßenbahn- und Autoverkehr mehr besteht. Diese verlagerte sich in Richtung Rotes Tor.



Markantes Design: Die Architektur des zentralen Gebäudes innerhalb der Gleisanlagen bietet interessante Details



Kritikpunkt: Die Fahrzeugrampen der Straßenbahnen lassen sich an den Bahnsteigen unter ungünstigen Bedingungen nicht ausfahren

Hochbetrieb herrschte am 17. Dezember 2013 am neuen „Kö“: GT6M 611 fährt auf Linie 6 in Richtung Friedberg West, der Combino 849 als Linie 6 zum Hbf, der Tw 852 als Linie 3 in Richtung Haunstetten-West sowie der Tw 850 als Linie 3 nach Stadtbergen BERNHARD MARTIN

Sämtliche Gleisanlagen zwischen Rotem Tor, Königsplatz und Hauptbahnhof ließen die Stadtwerke neu errichten. Einen Umbau erfuhr die Wendeschleife am Alten Einlass, da die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für den Straßenverkehr auch eine Umkehrung der Fahrtrichtung der Straßenbahn erforderte. Die gesamte Baumaßnahme am Königsplatz und dessen Umfeld kostete rund 64 Millionen Euro.

Die Umbauzeit

Während der Bauarbeiten unternahmen die Stadtwerke große Anstrengungen, den Komfortverlust für die Fahrgäste in Grenzen zu halten: So richtete sie eine (im September 2013 wieder abgetrennte) Gleisverbindung von der Bürgermeister-Fischer-Straße zur Fuggerstraße ein, um den Königsplatz zumindest tangieren zu können. Außerdem erhielten sämtliche provisorischen Haltestellen im Bereich Königsplatz und Moritzplatz dynamische Fahrgastinformationsanzeigen.

Die von einem Institut durch Fahrgastbefragungen ermittelte Kundenzufriedenheit stieg während der Umbauzeit gegenüber der Zeit zuvor leicht an. Dies war sicherlich Resultat der Informationskampagne, zudem war nun durch die Bauarbeiten erkennbar, dass sich nach jahrelangen, kontroversen Diskussionen endlich etwas zum Besseren entwickelte. Die Akzeptanz der Bürger ist umso bemerkenswerter, da zeitgleich auch die Fußgängerzone komplett umgebaut, der Elias-Holl-Platz neu gestaltet und die städtebauliche Aufwertung der Maximilianstraße begonnen wurde, um anstelle jahrelanger Beeinträchtigungen den großen Gesamtumbau der Augsburger Innenstadt in kürzestmöglicher Zeit durchzuführen.

Und was sagt die Bevölkerung?

Von der Bevölkerung wurde der „neue Kö“ Mitte Dezember mit großer Begeisterung angenommen, Kritik wurde lediglich an Details geübt. So bemängelten die Behindertenverbände, dass die Rollstuhlrampen der Straßenbahnfahrzeuge bei nicht ausgeglichenem Radverschleiß oder Einfederung aufgrund höherer Fahrgastbesetzung nicht ausgefahren werden können. Die Planer verweisen zwar auf die Einhaltung der Vorschriften für Barrierefreiheit; besser wäre aber ein niveaugleicher Einstieg ohne Notwendigkeit einer Rampe gewesen. Als Abhilfe sollen tragbare Rampen an jedem Bahnsteig des Königsplatzes stationiert werden.

Ausgeblieben sind nach Inbetriebnahme der Verkehrssignalanlagen die von Kritikern befürchteten Staus beim Individualverkehr im Bereich der von den Straßenbahnen in Richtung Hauptbahnhof und Göggingen genutzten „Kaiserhofkreuzung“. Ein im Jahr 2010 durchgeführtes Bürgerbegehren,



Zeitgemäße Übersichtsanzeigen informieren an den inneren Bahnsteigecken



Endlich ausreichend Platz, Wetterschutz und gute Beleuchtung – die weitaus meisten Fahrgäste loben die neugestaltete Anlage. Der Umsteigekomfort sei gestiegen



Gute Wünsche begleiteten die Eröffnung, wie diese Plakatkampagne zeigt

das einen aufwändigen und damit das Gesamtprojekt gefährdenden Straßentunnel östlich des Haltestellendreiecks forderte, lehnten die Bürger somit zurecht ab. Staus im weiteren Umfeld sollen durch Optimierung von Ampelschaltungen vermindert werden.

Weitere Vorhaben und Ziele

Als nächster Schritt im Gesamtprojekt „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ steht ab Frühjahr 2014 der Bau des Straßenbahn- und Fußgängertunnels unter dem Augsburger Hauptbahnhof mit Anbindung an dessen Bahnsteiggleise an. Die in den Augsburger Westen geplante Linie 5 soll ihn zusammen mit der Richtung Stadtbergen verkehrenden Linie 3 (diese befährt bis zur Tunnel-Inbetriebnahme 2019 weiterhin die Pferseer Unterführung) nutzen.

Die vorab erfolgte Erstellung der Decke der östlichen Tunnelrampe ist abgeschlossen; dazu wurde die vorübergehende Umstellung des Straßenbahn-Streckenastes nach Stadtbergen auf Busbetrieb aufgrund des Königsplatz-Umbaus genutzt. Um die Tunnelrampe zu umfahren, nutzt die Linie 3 nach Stadtbergen in diesem Bereich nun einen kurzen Abschnitt der Bahnhofstraße, der vorher nur von den Linien 4 und 6 zum planmäßigen Wenden befahren wurde. Dadurch besteht derzeit ein durch drei Linien stark belasteter, betriebskritischer Streckenabschnitt. Es wäre jedoch nicht Augsburg, würden nicht inzwischen Unterschriften für ein Bürgerbegehren gegen den Tunnelbau gesammelt; es ist zu hoffen, dass nicht Partikularinteressen weitere Verbesserungen für die Mehrheit der Bürger noch verhindern. WINFRIED WOLFF

Neubau Königsplatz in Zahlen

Neubaugleislänge (inkl. Zulaufstrecken)	2.600 m
Anzahl Weichen	22
Anzahl Kreuzungen	35
Bahnsteiglänge gesamt	540 m
Baukosten	ca. 64 Mio. Euro

So soll es unter dem Augsburger Hauptbahnhof ab 2019 aussehen. In dem Straßenbahn- und Fußgängertunnel halten dann voraussichtlich die Linien 3 und 5. Die Rolltreppen führen dann zu den Bahnsteiggleisen der DB AG GRAFIK: PROJEKT AUGSBURG CITY

Unterhalb des mächtigen Zytglogge ist der Combino 655 in der Berner Innenstadt vom Theaterplatz/Kornhausplatz kommend auf die Marktgasse eingebogen. Der Uhrturm zählt zu den Wahrzeichen der schweizerischen Bundeshauptstadt JÖRN SCHRAMM

Nächster Halt:

Zytglogge



Die erste Berner Tramlinie wurde im Jahr 1890 in Betrieb genommen. Das „Lufttram“ – so genannt wegen seines Antriebs mit Druckluft – fuhr auf seinem Weg zwischen dem Bahnhof und dem Bärengraben bereits am Zytglogge vorbei.

Zytglogge – das ist der berühmte Uhrturm in der Berner Altstadt. Im frühen 13. Jahrhundert diente er zunächst als Wehrturm, später als Gefängnis. Nach dem großen Stadtbrand im Jahr 1405 wurde er neu aufgebaut und diente fortan als Uhrturm, der die verbindliche Zeit für die ganze Stadt anzeigte. Im 16. Jahrhundert erhielt der Turm seine heutige Gestalt.

Merkmal des Turms ist seine riesige Uhr, die durch eines der ältesten Uhrwerke der Schweiz angetrieben wird. Es treibt neben den Zeigern und den Schlagwerken der Glocken auch ein Figurenspiel und eine astronomische Uhr an. Der Zytglogge-Turm gehört mit der Berner Altstadt zum UNESCO-Weltkulturerbe.

Die erste elektrifizierte Tram, die Linie III, führte ab 1901 vom Breitenrain (heute Linie 9) – vorbei am Zytglogge – ins Burgernziel. Damit waren alle Strecken in Betrieb, die heute noch den Zytglogge berühren. Die Strecke zum Bärengraben wurde 1941 durch eine Trolleybuslinie ersetzt.

Für Haltestellen ist direkt vor dem Turm kein Platz. Dort liegt das Gleisdreieck, an dem sich die durch die Marktgasse vom Bahnhof her kommenden Linien in zwei Äste verzweigen: Nach Norden biegt die Linie 9 in Richtung Bahnhof Wankdorf ab; die Haltestelle befindet sich unmittelbar nach der Verzweigung; nach Süden fahren die Linien 6, 7 und 8, deren Linienwege sich später erst trennen. Ihre Haltestellen liegen am Theaterplatz. Nur in Sonderfällen wird das Dreieck auch in Nord-Süd-Richtung befahren, zuletzt während der Sanierung der Marktgasse im Frühjahr/Sommer 2013. Neben den Trams bedienen die Buslinien 10 und 12 die Haltestelle Zytglogge.

Ob dies alles so bleibt, ist ungewiss: Wegen der Überlastung der Achse Bahnhof – Zytglogge gibt es Ideen, eine zweite Tram-Achse durch die Altstadt zu führen. Über die Details wird derzeit noch diskutiert, aber sicher ist: Am Zytglogge wird auch in Zukunft reger Tram-Betrieb herrschen. JÖRN SCHRAMM



Per Tram auf den Spuren der Via Regia

Erfurts Linie 2 im Porträt ■ Sie ist teilweise auf einem der ältesten Landwege in Europa unterwegs – der bekannten Via Regia. Erfurts Linie 2 verbindet jedoch zwischen dem Ringelberg und der Messe Endpunkte, die erst mit dem Stadtbahnprogramm 2000/2001 in Betrieb gingen

Bevor wir die Fahrt an der Gleisschleife Ringelberg beginnen, lohnt sich vom gleichnamigen und 226 Meter hohen Hügel ein Rundumblick über Erfurt: in Richtung Westen den Blick in das Tal der Gera mit Stadtzentrum, Dom und Severikirche, in Richtung Norden mit Galgenberg und Roten Berg oder in Richtung Süden in das Tal des Linderbachs mit den Stadtteilen Daberstedt und Melchendorf auf der gegenüberliegenden Talseite.

Im Umfeld der Gleisschleife sind in den vergangenen Jahren immer mehr Einfamilienhäuser entstanden. Als die Straßenbahn erstmals den Ringelberg erreichte, endete die Bebauung noch in größerer Entfernung. Eröffnet wurde die Strecke vom Krämpfertor zum Ringelberg am 20. Mai 2000, sie ersetzte damals mehrere Buslinien.

Die Fahrt beginnt

Die Fahrt beginnt zuerst entgegen der Himmelsrichtung des Stadtzentrums nach Osten, zum Einsatz kommen meist 30-Meter-Combinos, einzelne Doppeltraktionen aus 20-Meter-Combinos, Düwag-MGT6 oder noch ganz selten eine Tatra-Doppeltraktion.

Rechterhand ist zwischen den Häusern der Ettersberg bei Weimar mit dem 1954 bis 1958 erbauten, 50 Meter hohen Glockenturm der Gedenkstätte Buchenwald zu sehen. In Kürze wird schon die Haltestelle Wagenfeldstraße erreicht, an der einzelne Einwohner der umliegenden Siedlung einsteigen. Auf der weiteren Fahrt durch nun dichter bebautes Gebiet wird die Haltestelle Marcel-Breuer-Ring bedient. Hier erhalten die Buslinien 43 und 141 aus Vieselbach sowie Schloßvippach Anschluss in Richtung Stadtzentrum. Die Haltestelle selbst zeigt sich als Vorbild für eine Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Bahn. Westlich davon grenzt ein P+R-Platz an, so dass auch vom motorisierten Individualverkehr zur Stadtbahn umgestiegen werden kann.

Nach Verlassen der Haltestelle und fast in einem 90-Grad-Bogen fahren wir jetzt auf der Leipziger Straße stadteinwärts. Einst



In Straßenrandlage und vor der Kulisse des Erfurter Doms und Severikirche fährt die Linie 2 zur ega hinauf

BILDER, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN: HEIKO FELLNER

waren hier Pilger, Händler und Könige auf der Via Regia (auch Königsweg genannt) unterwegs, die von Naumburg kommend hier in das Erfurter Zentrum führt.

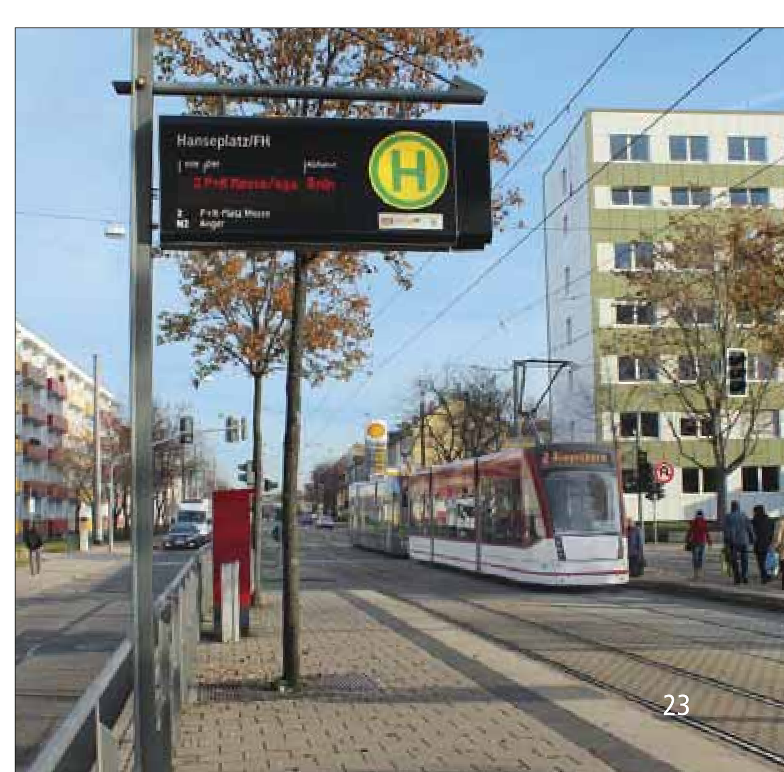
Hinab in die Blumenstadt

Zwischen Ringelberg und dem rechterhand liegenden Galgenberg fährt die Bahn jetzt zur Haltestelle Bautzener Weg hinunter. Elektrisch konnte man übrigens schon einmal von hier aus abfahren: Bis 1975 verkehrte vom Bautzener Weg der Obus der Linie A in Richtung Anger und Hochheim.

Nördlich der Leipziger Straße erstreckt sich jetzt der Landschaftslehrpark der heutigen Fachhochschule Erfurt und früheren Ingenieurschule für Gartenbau „Christian Reichart“. Die Tradition des Erfurter Gartenbaus reicht bis ins 14. und 15. Jahrhundert zurück, als aus der Pflanze Waid ein blauer Farbstoff gewonnen wurde. Auf dem Gebiet des gewerbsmäßigen Gartenbaus

OBEN Tatra-KT4D kommen auf der Linie 2 inzwischen nicht mehr zum Einsatz. Die Aufnahme mit den Tw 450 und 490 im Bereich der Haltestelle Krämpfertor entstand Anfang 2009

RONALD GLEMBOTZKY



RECHTS Dynamische Haltestellenanzeiger säumen die Stationen der Linie 2, hier an der Haltestelle Hanseplatz/FH. Das „Bambino-Doppel“ fährt stadtauswärts Richtung Ringelberg



Eher selten sind die dreitürigen Düwag-MGT6D aus den 1990er-Jahren auf der Linie 2 im Einsatz. Tw 603 zeigt sich hier im Rahmen eines Pendelbetriebs wegen der veranstaltungsbedingten Sperrung des Angers an der Haltestelle Marcel-Breuer-Ring auf „Falschfahrt"

Daten & Fakten: Linie 2

Länge: . . . . 9,2 Kilometer
Haltestellen: 22
Fahrzeit: . . . . 25 bis 27 Minuten
Anzahl Umläufe: . . . . werktags 6
. . . . Wochenende 4
Fahrzeugeinsatz: 30-Meter-Combino
. . . . Doppeltraktion 20-Meter-Combino
. . . . seltener Düwag MGT6D
. . . . bei Großveranstaltungen – z.B. Messe:
. . . . Doppeltraktion 20- und 30-Meter-Combino
. . . . (50 Meter Länge)

Ticketpreise:
Einzelfahrt: . . . . 1,90 Euro
Tageskarte: . . . . 4,90 Euro
Gruppentageskarte: . . . 9,50 Euro (Familienkarte)
Monatskarte: . . . . 54,70 Euro

wirkte im 18. Jahrhundert vor allem Christian Reichhart. Erfurt entwickelte sich schließlich bis 1900 zum Zentrum des Gartenbaus und erlangte damit den Beinamen Blumenstadt. Mit der Gartenschau „Erfurt blüht" 1950, der 1961 eröffneten „internationalen Gartenbauausstellung" – dem heutigen „egapark" – wurde diese Tradition fortgesetzt. Im Sprachgebrauch der Bevölkerung finden sich heute als Bezeichnung immer noch iga oder ega für Erfurter Gartenbauausstellung.

Erinnerung an Güterstraßenbahn

Mit der Linie 2 erreichen wir später noch den sehenswerten Erfurter egapark. Der Straßenbahnzug ist ab der Haltestelle Krämpfer Gärten gut belegt. Umliegende Einkaufsmärkte, wie auch Studentenwohnheime und die Standorte der Fachhochschule entlang der Leipziger Straße sorgen für ausreichend Nachfrage. In zügiger Fahrt werden die Eisenbahnstrecken von Erfurt nach Sangerhausen und Nordhausen unterquert, die Straße Am Alten Nordhäuser Bahnhof erinnert noch heute daran, dass einst die Züge ihre Fahrt nach Nordhausen im Nordhäuser, wie auch nach Sangerhausen im Sangerhäuser Bahnhof im Osten der Stadt begannen. Während der Unterquerung der Bahnstrecke bleibt ein Gleisrest am nordöstlichen Brückenlager fast unbemerkt: Während des Stadtbahnbaus 1999 stieß man auf das alte Gleis der ehemaligen Aschebahn. Jene Bahn hat von 1948 bis 1963 Asche und Schlacke vom Heizkraftwerk in der Iderhoffstraße zu einer Entladestelle an der Dieselstraße nahe der Sangerhäuser Bahnstrecke transportiert. Der Gleisrest erinnert heute an diese wenig bekannte Güterstraßenbahn.

Durch die Krämpfervorstadt

Als nächstes wird die Haltestelle Greifswalder Straße bedient, an der in die Buslinie 35 in Richtung Grubenstraße oder in das Gewerbegebiet Kalkreiße umgestiegen werden kann. Nach kurzer Fahrt erreichen wir den Hanseplatz mit der Haltestelle Hanseplatz/FH, an der zahlreiche Schulkinder und vor allem Studenten ein- oder aussteigen.

Führung der Erfurter Linie 2, die Endpunkte Ringelberg sind erst seit 2000 bzw. 2001 mit der Straßenbahn erreichbar GRAFIK: HEIKO FELLNER

Die Fachhochschule Erfurt mit dem Campus Altonaer Straße selber liegt von hier aus hinter einer Häuserzeile inmitten eines Wohngebietes. Über 4.600 Studenten sind jährlich an der FH eingeschrieben und können in 28 Studiengängen studieren, z. B. Bauingenieur- oder Eisenbahnwesen.

Mit dem Stadtbahnbau in der Leipziger Straße wurde nicht nur jene Straße komplett umgestaltet, ganze Teile der inneren und äußeren Krämpfervorstadt wurden mit dem EU-Projekt URBAN erheblich aufgewertet und präsentieren sich heute als attraktive und lebenswerte Wohnstandorte.

Über den Flutgraben

Wir fahren weiter und näheren uns dem Leipziger Platz, der im Zuge des Stadtbahnbaus ebenso völlig umgestaltet werden konnte. Mit Grün- und Brunnenanlage erinnert er heute an seine einstige Gestaltung zur Gründerzeit. Durch die den Leipziger Platz kreuzende Liebknecht- und Thälmannstraße verkehrt auch Erfurts wichtigste Buslinie 9; ein Umstieg ist allerdings nur mit einigen Metern Fußweg möglich.

Unter entsprechender Signalisierung wird die vierspurige Stauffenbergallee überquert, wie auch die sich anschließende Flutgrabenbrücke. Der motorisierte Individualverkehr wird hier gezielt zurückgehalten, da sich dieser und Straßenbahn stadteinwärts kurzzeitig eine Fahrspur teilen. Danach erfolgt allerdings die sofortige Verschwenkung der Gleise an den linken Fahrbahnrand und die Haltestelle Krämpfertor wird erreicht.

Das ursprüngliche und 1878 abgebrochene Krämpfertor war eines von mehreren To-

Am Anger fahren alle sechs Stadtbahnlinien ab, im Hintergrund erhebt sich das einstige Kaufhaus Römischer Kaiser, heute als Anger 1 bezeichnet



Freie Fahrt für Triebwagen 648 vom Leipziger Platz stadteinwärts über Staffenbergallee und die eigens für die Straßenbahn verbreiterte Flutgrabenbrücke.



Denkmal am Anger: „Erfurt liegt am besten Orte. Da muss eine Stadt stehen", so Luther

ren im Erfurter Stadtwall und von großer Bedeutung für Handelsleute aus und in Richtung Osten. Heute ist die Umgebung der Haltestelle Krämpfertor von zahlreichen Hochhäusern und Neubaublöcken aus DDR-Zeiten und des vierspurigen rund 2,3 Kilometer langen Juri-Gagarin-Rings geprägt, den unsere Straßenbahn nach Abfahrt zugleich überqueren wird. Der Juri-Gagarin-Ring entstand nach sowjetischem Vorbild einer Magistrale im Jahr 1964, wofür die ursprüngliche Bebauung weichen musste.

Über den Anger

Linksseitig befindet sich jetzt das bekannte Erfurter Einkaufszentrum „Anger 1", das in den Jahren 1906 bis 1908 im Jugendstil errichtete „Kaufhaus Römischer Kaiser". Mit der Krämpferstraße mündet von rechts auch die Johannesstraße mit den Straßenbahnlinien 1 und 5 auf den Anger, dem zentralen Platz Erfurts. Nur hier kann zwischen allen sechs Erfurter Straßenbahnlinien umgestiegen werden. Vorrang haben hier übrigens Straßenbahn und Fußgänger, der Kfz-Verkehr ist von hier bereits seit 1974 verbannt. Der erstmals im Jahr 1196 schriftlich er-



LINKS Combino 651 passiert die Thüringische Staatskanzlei, gegenüber präsentiert sich der Hirschgarten (Vordergrund) mit Blumen und Spielplatz

UNTEN 50-Meter-Combino-Traktionen aus einem dreiteiligen „Bambino" und einem Fünfteiler kommen regelmäßig bei Veranstaltung auf der Erfurter Messe zum Einsatz. 715+638 fahren jetzt entlang der Gothaer Straße zur ega hinauf

Interessantes entlang der Linie 2

- Erfurter Messe: Messen, Kongresse, Events in Thüringen – **www.messe-erfurt.de**
- egapark Erfurt: denkmalgeschützter Garten- und Freizeitpark – **www.egapark-erfurt.de**
- Angermuseum: barocker Stadtpalast, beherbergt heute das Kunstmuseum der Stadt Erfurt – **www.angermuseum.de**
- Kaufhaus „Anger 1": Einkaufsgalerie im Jugendstil am nordöstlichen Ende des Angers
- Fachhochschule Erfurt: Hochschulausbildung z.B. im Bereich Garten- und Landschaftsarchitektur mit Landschaftslehrpark in der Leipziger Straße – **www.fh-erfurt.de**



wähnte Anger befindet sich im Südosten der Erfurter Altstadt. Die sehenswerte Bebauung in seinem Umfeld präsentiert unterschiedliche Epochen der Baukunst und wird im Bereich der Haltestelle von Hauptpost, Angermuseum und dem erst im Jahr 2000 errichteten futuristisch anmutenden Angereck dominiert.

Bei der Weiterfahrt entlang seiner westlichen Fortsetzung sind zahlreiche reizvolle Bürgerhäuser des 19. und 20. Jahrhunderts zu sehen. Am südwestlichen Ende, das vom Angerbrunnen markiert wird, trennen sich die Richtungsgleise für mehrere Hunderte Meter.

Entlang der Staatskanzlei

Wir befahren in Richtung Messe die etwas interessantere Regierungsstraße, nach Abfahrt von der Haltestelle Angerbrunnen befindet sich rechterhand die Thüringer Staatskanzlei und frühere Kurmainzische Statthalterei aus dem 18. Jahrhundert. Von hier aus verwaltete der Mainzer Kurfürst von Schönborn das unterlegene Erfurt. Die Verbindung zu Mainz ist sogar noch viel älter und zeigt sich noch heute im Erfurter Stadtwappen, das mit dem sechspeichigen Rad an das Mainzer Wappen mit Doppelrad erinnert.

Gegenüber der Thüringer Staatskanzlei erstreckt sich der Hirschgarten, eine Grünanlage mit Spielplatz für Kinder. Viele Erfurter erinnern sich noch heute an den einstigen – als „Schiffshebewerk" bezeichneten – Rohbau aus dem Jahr 1987, neun Jahr später erfolgte der Abriss. Nachdem der Platz jahrelang von einer Baugrube gekennzeichnet war, konnte 2009 die heutige Grünanlage der Bevölkerung übergeben werden.

Von der jetzt bedienten Haltestelle Lange Brücke ist durch die gleichnamige Straße der Domplatz mit Mariendom und Severikirche in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen.

Zur Neubaustrecke aus dem Jahr 2001

Unser Straßenbahnzug setzt seine Fahrt durch die enge Regierungsstraße fort und trifft an der Kreuzung Lutherstraße wieder das Gleis der Gegenrichtung, welches durch die Lutherstraße, über den Karl-Marx-Platz und die Neuwerkstraße zum Anger geführt wird. Nach dem Abbiegen in die autofreie Melanchthonstraße hält unserer Straßenbahnzug an der Haltestelle Brühler Garten. Der erst 1940 zu einem Stadtpark umgestaltete Brühler Garten war zuvor lange Zeit ein Kur- und Lustgarten, zeitweise auch Friedhof. Ein Spaziergang durch diesen lohnt sich zu jeder Jahreszeit und dabei gelangt man schnell zum Mainzerhof- und Theaterplatz.

Durch die mit Rasengleis begrünte Melanchthonstraße geht die Fahrt weiter. Rechts und links der Gleise befindet sich nur ein Fußweg und die Haltestelle Gorkistraße wird bedient. Ab hier erstreckt sich das Sparkassenfinanzzentrum bis zur wenige Hundert Meter weiter entfernten gleichnamigen Haltestelle. Von rechts kommt jetzt die Straßenbahnlinie 4 aus Richtung Domplatz dazu. Auch diese Strecke, vom Domplatz bis zum Sparkassenfinanzzentrum, hatten die Erfurter Verkehrsbetriebe im Zuge des Erfurter Stadtbahnbau im November 2001 eröffnet. Die Linie 4 begleitet uns allerdings nur bis zur nächsten Haltestelle, dem Gothaer Platz, einem heute stark vom Autoverkehr belasteten Verkehrsknoten. Signalgesichert wird im



Funktional und mit viel Platz für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer gegenüber den Türen präsentiert sich der Innenraum eines Combinos



Im Bereich des Hirschgartens ist es möglich, die Straßenbahnwagen mit dem Dom und der Severikirche zu fotografieren. Heiko Fellner hielt hier im November 2013 die aus den beiden „Bambinos" 724 + 723 zusammengestellte Doppeltraktion im Bild fest

Linksbogen der Gothaer Platz überquert um in nördlicher Seitenlage der Gothaer Straße bis zur Messe zu fahren.

Hinauf zum egapark

Die Strecke steigt kontinuierlich bis zur Haltestelle ega an. Hinter uns blicken wir jetzt wieder auf Mariendom und Severikirche. Linkerhand erstreckt sich bereits der „egapark". Der Garten- und Freizeitpark dehnt sich noch heute auf über 36 Hektar aus und gehört damit zu den größeren Grünanlagen in Deutschland.

Für einen Besuch desselben bietet sich jetzt die Haltestelle ega an, seit 1961 fand hier die Internationale Gartenbauausstellung – „iga" – statt. Mangels zukunftsfähigen Nutzungskonzepten ließ die Stadtverwaltung das Gelände 1994 drastisch verkleinern. Auf dem verkauften Gelände siedelten sich Radio- und Fernsehsender sowie die Erfurter Messe an.

Mit dem Stadtbahnausbau konnte auch die Strecke der Linie 2 verlängert und die einstige Gleisschleife an der ega zurückgebaut werden. Über Rasengleis geht es nun weiter und recht bald naht die Haltestelle mdr/Kinderkanal. Auf der anderen Straßenseite sind der Mitteldeutsche Rundfunk sowie der Kinderkanal von ARD und ZDF ansässig. Für Kinder, Schüler und Jugendliche besteht hier immer die Möglichkeit, hinter die Kulissen zu schauen. Auch im Stadtzentrum finden sich übrigens Figuren des deutschen Kinderfernsehens, so zum Beispiel das Sandmännchen, Maus und Elefant oder „Bernd das Brot". Wir setzen die Fahrt fort; auf linker Seite ist nun schon die Erfurter Messe zu sehen und jetzt wird auch die dreigleisige Haltestelle Messe. Unser Straßenbahnzug hält am rechten äußeren Bahnsteig, das Mittelgleis wird regelmäßig bei Großveranstaltung in der Messe genutzt, um Einsatzzüge bereitzustellen ohne den Linienverkehr zu behindern. Kurz vor der Endstation wird in Fahrtrichtung links die Gothaer Landstraße überquert und die Straßenbahnlinie 2 kommt nach ca. 25 Minuten Fahrt an ihrem zweiten Endpunkt an. Von hier aus bestehen zeitweise Anschlüsse an die Buslinie 80 in Richtung Kleinrettbach. Künftig könnte die Linie 2 von hier aus noch weiter fahren. Trotz abgeschlossenem Stadtbahnausbau besteht weiterhin eine Option einer Verlängerung bis in den Vorort Schmira. HEIKO FELLNER



Die Haltestelle „ega" verströmt mediterranes Flair. Die Blumenkübel mit Palmen stimmen hier auf einen Besuch der Ausstellungsflächen ein. Früher fand hier die IGA statt



Start für die Rückfahrt ist an der westlichen Endhaltestelle der Linie 2, der Gleisschleife Messe. Bis zum Ringelberg im Nordosten Erfurts ist man in 25 bis 27 Minuten unterwegs

Buntes am Dnipro



Fahrzeugvielfalt in Dnipropetrovsk ■ In der ukrainischen Industriestadt kommen derzeit viele aus Deutschland stammende Straßenbahnwagen zum Einsatz. Jüngster Zugang sind 30 aus Berlin übernommene T6A2M. Aber worauf sollten sich Besucher aus Mitteleuropa einstellen?

Die mittelostukrainische Industriestadt Dnipropetrovsk – von der russischen Minderheit Dnepropetrovsk genannt – verfügt über ein gut ausgebautes Nahverkehrsnetz. Neben einem umfangreichen Trolleybusnetz und einer Metrolinie, die den Hauptbahnhof mit den westlichen Stadtbezirken verbindet, gibt es ein weitverzweigtes Straßenbahnnetz, das sich auf beide Seiten des Dnipro (russisch Dnjepr) erstreckt. Der Wagenpark, der sich auf zwei Betriebshöfe verteilt, besteht neben den Triebwagen der russischen Typen KTM 5 und KTM 8 vor allem aus Tatrawagen. Abgesehen von zwölf T6B5 aus der örtlichen Produktion von „Yuzhmash“ ist vor allem der Typ T3 mit zahlreichen Unterbauarten vertreten, wozu auch noch wenige zweitürige Exemplare gehören. Ab 2003/04 ergänzten zunächst 30 aus Schwerin übernommene T3DC den Fuhrpark und sorgten für einen ersten Modernisierungsschub. Auch einige einheimische Triebwagen ließ der kommunale Verkehrsbetrieb modernisieren und mit neuer Steuerung verse-



Elegant in einen Bogen legt sich der T3SU am 15. Mai 2013 in der letzten Abendsonne am Avtovokzal (Busbahnhof). Nach wie vor ist dieser Wagentyp das Rückgrat der Straßenbahn Dnipropetrovsk ALLE FOTOS: MARTIN JUNGE



Ein ex Magdeburger T4D befährt im Frühjahr 2013 auf dem Linienweg der Linie 15 die unbefestigte vul. Babushkina. Es bieten sich dem Besucher an jeder Ecke neue Kontraste …

LINKS Vor dem Bahnhof kommt es oft zu Treffen deutscher Gebrauchtwagen, so auch hier im Mai 2013. Eine Doppeltraktion Berliner T6A2 der Linie 1 überholt einen Dresdner Solowagen auf Linie 11

hen. Zu Beginn des Jahres 2011 erhielt der Betrieb zehn modernisierte T4D aus Magdeburg, die ausschließlich als Solowagen auf schwächer frequentierten Linien zum Einsatz kommen. Kurze Zeit später trafen 38 T4D-MT und TB4D aus Dresden ein, die entweder solo oder als Doppeltraktion zusammen mit den Schweriner Zügen auf der Linie 1 verkehren.

Seit einem Jahr auch Wagen aus Berlin

Hauptsächlich für den Einsatz auf der stark belasteten Linie 1, die in einem 2- bis 3-Minuten-Takt den Hauptbahnhof mit dem Stadtzentrum und der Transportuniversität verbindet, ist auch der jüngste Neuzugang vorgesehen: Im März 2013 erreichten in zwei Tranchen auf dem Schienenweg 30 T6A2M aus Berlin die Millionenstadt am Dnipro. Diese werden nach und nach für ihren Einsatz vorbereitet, wobei die Bestuhlung geändert und der Lack aufgefrischt wird – aktuell steht die Hälfte der Doppeltraktionen bereits im Einsatz.

Auf dem Bahnhofsvorplatz lassen sich binnen weniger Minuten alle Fahrzeugtypen beobachten – oft kommt es zu einem Treffen von gebrauchten Straßenbahnen deutscher Herkunft. Zudem dreht in den Sommermonaten auch eine offene Retro-Straßenbahn ihre Runden zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt.

Straßenbahnfotografen noch selten – freundliches Personal

Durch die weitere Modernisierung des Streckennetzes und der Verjüngung des Wagenparks macht der Stadtverkehr einen lebhaften und agilen Eindruck. So kann dem Straßenbahnfreund ein Besuch nur empfohlen werden, denn Dnipropetrowsk bietet auch als Stadt mit grünen Alleen, weitläufigen Parks und dem Dniproufer einiges.

Und auch wenn das Fotografieren von Straßenbahnen in der Ukraine nicht so verbreitet ist wie in Mitteleuropa, freuen sich die Fahrpersonale meist über das Interesse und halten auch schon einmal auf freier Strecke. Wem die Vielfalt in Dnipropetrovsk noch nicht genügt, der kann einen Tagesausflug in das 40 Kilometer entfernt liegende Dniprodzershinsk planen, das ebenfalls über einen sehenswerten Straßenbahnbetrieb verfügt.

MARTIN JUNGE

Hier wird alles anders: Die Linie 112 fährt künftig über den Kaiserplatz hinaus zum Hauptfriedhof – die 104 mit jedem zweiten Kurs über den Kahlenberg. Die Essener M-Wagen werden dann erstmals planmäßig auch die Gleise befahren, die hier im Bild quer verlaufen ALLE FOTOS: CHRISTIAN LÜCKER

Auf Schrumpfkurs

Mülheim an der Ruhr: Einstellungsbeschlüsse sind gefallen ■ Nach jahrelanger Diskussion über die Zukunft der Mülheimer Straßenbahn hat der Stadtrat kurz vor Weihnachten der Einstellung mehrerer Linienabschnitte zugestimmt. Die Linie 110 wird es bald gar nicht mehr geben



Schöne Strecke? Ja! Das allein rechtfertigt aber keinen Straßenbahnverkehr. Der idyllische Abschnitt zwischen Waldschlösschen und Uhlenhorst der Linie 102 wird deshalb stillgelegt. Wann ist unklar – vorher muss die Haltestelle Waldschlösschen angepasst werden

Sechsmal in der Stunde kommt die Straßenbahnlinie 110 am Rathaus in Mülheim vorbei. Auch am 18. Dezember 2013. Es ist der Tag, an dem der Mülheimer Stadtrat entscheidet, dass die 110 künftig nicht mehr durch Mülheim rollen soll.

Denn nach jahrelanger Diskussion über die Zukunft der Straßenbahn hat der Stadtrat kurz vor Weihnachten beschlossen: Rund 30 Millionen Euro Zuschüsse pro Jahr an die Mülheimer VerkehrsGesellschaft (MVG) sind zu viel. Zwei Millionen Euro

Überlegungen für M-Wagen

Auch nach Auslieferung aller 15 neuen Niederflurwagen in 2017 könnten in Mülheim noch einige M-Wagen gebraucht werden, da die ersten Niederflurwagen aus 1995 sehr störanfällig sind. Die MVG überlegt deshalb, mehrere M-Wagen aus Essen zu übernehmen, die dort mit Ablieferung der 27 Niederflurwagen ab diesem Jahr nach und nach überflüssig werden. Im Gespräch war die Übernahme einiger M-Wagen aus der jüngsten 1400er-Serie.

müssen eingespart werden – das Mülheimer Straßenbahnnetz soll deshalb schrumpfen. Von den vier vorhandenen Meterspurlinien bleiben künftig nur noch drei übrig, zwei werden außerdem ihre Außenäste verlieren.

Linien nehmen neue Wege

Im Einzelnen hat der Stadtrat mit Verabschiedung des Nahverkehrsplans folgende Stilllegungen auf den Weg gebracht: Die Linie 102 wird um eine Haltestelle verkürzt, der 800 Meter lange Abschnitt zwischen Waldschlösschen und Uhlenhorst aufgegeben. Ebenfalls stillgelegt wird der Ast der Linie 104 zwischen Hauptfriedhof und Flughafen. Rund zwei Kilometer Straßenbahnstrecke fallen hier den Sparplänen der Stadt zum Opfer. Mit der Begründung, die Gleisanlagen seien zu marode, hat die MVG die Strecke allerdings schon im Frühjahr 2012 außer Betrieb genommen und betreibt sie seitdem offiziell im Schienenersatzverkehr.

Ganz an den Kragen geht es der Linie 110: Sie wird zwischen Friesenstraße und Hauptfriedhof komplett eingestellt. Das 1,7 Kilometer lange Streckenstück zwischen Thyssenbrücke, dort zweigt die 112 nach Oberhausen ab, und Friesenstraße wird den Straßenbahnverkehr verlieren. Die Strecke über den Kahlenberg zwischen Stadtmitte und Oppspring wird dagegen die Linie 104 übernehmen. Sie fährt also künftig nicht mehr über den Kaiserplatz zum Hauptfriedhof. Allerdings wird jeder zweite Kurs der 104 am Kaiserplatz enden, damit auf der Kahlenberg-Strecke kein „Überangebot“ entsteht. Die bisherige Route der 104 über die Kaiserstraße zum Hauptfriedhof übernimmt die 112, die bisher noch am Kaiserplatz endet.

Unter dem Strich wird Mülheim also gut viereinhalb Kilometer Straßenbahnstrecke verlieren. Ein genauer Termin für die Stilllegungen steht aber noch nicht fest. Vorher muss geklärt werden, welche Buslinien auf welchen Routen die Aufgaben der Straßenbahnen übernehmen können.

Stilllegungspläne oft geändert

Lange war allerdings nicht wirklich klar, was denn nun stillgelegt wird und was nicht. Denn bis vor einigen Monaten haben



Sollte verschwinden – bleibt jetzt aber doch: Die Strecke über den Kahlenberg. Noch fährt hier die Linie 110. Nach ihrer Einstellung wird die 104 hier hoch und runter rollen



Die Zukunft für die Strecke zur Friesenstraße in Styrum schaut düster aus: Sie wird den Straßenbahnverkehr verlieren. An einem späten Sommerabend im Jahr 2013 wartet mit M8 275 ein für die 110 besonders fassungsstarkes Fahrzeug auf Fahrgäste

die Pläne noch anders ausgesehen. Der Abschnitt zwischen Uhlenhorst und Waldschlösschen galt als gesichert. Nachdem die ersten Stilllegungspläne bekannt geworden waren, hatte es Proteste gegeben. Vor allem der im Uhlenhorst ansässige Hockeyverein hatte Angst, dass junge Sportler bald keinen komfortablen Schienenanschluss mehr haben würden. Die Stadt lenkte ein, wollte den Abschnitt erhalten. Und setzte ihn auf den letzten Drücker dann doch wieder auf die Abschussliste.

Anders herum lief es bei der erwähnten Strecke über den Kahlenberg zwischen Stadtmitte und Oppspring. Die Stadt hätte sie gerne stillgelegt und die Straßenbahn an der Wertgasse, eine Haltestelle hinter der Stadtmitte, enden lassen. Das wäre aber wohl zu teuer geworden. Denn im Bereich der Stadtmitte sind erst vor wenigen Jahren Fördergelder verbaut worden, die die Stadt möglicherweise hätte zurückzahlen müssen. Deshalb hat sie sich für den Fortbestand der Kahlenberg-Strecke entschieden.

Stadt muss Geld zurückzahlen

Aber auch die jetzt eingeleiteten Stilllegungen werden für Mülheim erst einmal teuer. Denn auch an anderen Stellen ist vor wenigen Jahren noch viel Geld in die Modernisierung von Gleis- und Haltestellenlagen geflossen – zum Beispiel im Bereich Bahnhof Styrum. Mit Aufgabe der 110 wird hier künftig keine Straßenbahn mehr fahren.



Sieht aus wie neu! Am Bahnhof Styrum sind vor einigen Jahren noch Fördergelder verbaut worden. Allein für die dortige Haltestelle fallen nach aktuellem Stand Rückzahlungen in Höhe von über 200.000 Euro an



An diese Szene am Bahnhof Mülheim West wird in einigen Jahren nicht mehr viel erinnern: Künftig steht hier nur noch die 112 im Stau. Außerdem wird die im Hintergrund sichtbare Thyssenbrücke neu gebaut

Auf STRASSENBAHN MAGAZIN-Nachfrage hat die Stadt erklärt, dass alleine für die modernisierte Haltestelle Styrum Bahnhof mit Stand 31. Januar 2014 Rückzahlungen in Höhe von rund 205.000 Euro auf sie zukommen. Das ist für eine klamme Stadt ein dicker Batzen Geld.

Doch wie sinnvoll ist es angesichts solcher Summen überhaupt, diese Straßenbahnstrecken stillzulegen? Fakt ist: Die betroffenen Strecken sind die am schwächsten ausgelasteten im Mülheimer Netz. So macht der Linie 110 in Styrum zum Beispiel schon lange der parallele S-Bahn-Verkehr zu schaffen. Die S-Bahn bringt die Fahrgäste direkt zum Hauptbahnhof und zum Shoppingcenter Forum, die 110 fährt dagegen nur in die mittlerweile fast ausgestorbene Stadtmitte. Eine Buslinie kann möglicherweise künftig auch den Hauptbahnhof ansteuern. Für die Stadt ist der Fall deshalb klar: Die einmaligen Rückzahlungen tun weh, aber sie sind verkraftbar. Dafür fallen schließlich auch keine weiteren Kosten für den Erhalt der Straßenbahn-Infrastruktur an. Aus Sicht der MVG sind die Stilllegungen ebenfalls vertretbar. Das Leistungsangebot bleibe schließlich erhalten, nur eben in Form eines Busses.

Zukunft des Restnetzes

Stellt sich aber die Frage: Wie sicher ist der Fortbestand der verbleibenden Strecken? Meterspurnetz, die Duisburger Normalspurlinie 901, die Stadtbahnlinie U18 – es gibt Stimmen in Mülheim, die gefordert haben: Das muss alles weg! Ganz so einfach geht es in der Praxis dann aber nicht. Die Stadt wird deshalb bis Ende des Jahres von einem Gutachter ein Papier mit dem Titel „Weiteres Vorgehen zur mittel- bis langfristigen Investitionsstrategie im schienengebundenen ÖPNV“ erstellen lassen. Knapp gesagt: Dort wird drin stehen, wo es sich in Mülheim noch lohnt, in Straßenbahnstrecken zu investieren und wo nicht.

Nach Informationen des STRASSENBAHN MAGAZIN soll dieses Papier auch ein Ausstiegsszenario aus dem kompletten Straßenbahnverkehr enthalten. Die Stadt verneint das nicht, sondern kommentiert das nur so: „Dieses Papier wird aus unserer Sicht ‚ergebnisoffen‘ gestaltet.“

Trotz allem deutet im Moment auch einiges auf eine längerfristige Zukunft für die Mülheimer Straßenbahn hin: Der Nahverkehrsplan empfiehlt zum Beispiel langfristig noch die Verlängerung der Linie 102 nach Saarn. Allerdings nur, wenn sich dadurch spürbar Kosten im Busverkehr einsparen



Die Mülheimer Straßenbahn muss sich eigentlich nicht hinter dem Bus verstecken – weichen muss sie ihm streckenweise trotzdem. Der leergefegte Bahnsteig ist übrigens der Tatsache geschuldet, dass das Foto an einem Sonntag entstanden ist

„Hier bin ich der Chef“ oder „Fahren wollte ich schon als Kind“ – die MVG stellt mit einer Plakatkampagne ihre Fahrer vor

Mit einer Fotokampagne versucht die MVG gerade ihr angekratztes Image aufzupolieren. Auf solchen Plakaten stellt die MVG einen Teil ihrer Fahrerinnen und Fahrer vor. Ein markiger Spruch, ein paar Details aus dem Fahrerleben – fertig! Die Motive hängen in verschiedenen Haltestellen im gesamten Stadtgebiet. Die EVAG in Essen und die DVG in Duisburg nehmen mit ähnlichen Plakaten ebenfalls an der Aktion teil.

Mülheim an der Ruhr
Bisheriges Straßenbahnnetz
- 102 Oberdümpten – Uhlenhorst
- 104 E-Abzweig Aktienstr. – Hauptfriedhof
- 110 Friesenstraße – Hauptfriedhof
- 112 OB-Sterkrade, Neumarkt – Kaiserplatz
- 901 Mülheim Hbf – DU-Obermarxloh
- U18 Mülheim Hbf – E-Berliner Platz

Mülheim an der Ruhr
Zukünftiges Straßenbahnnetz
- 102 Oberdümpten – Waldschlösschen
- 104 E-Abzweig Aktienstr. – Hauptfriedhof über Friedrich-/Kamp-/Bismarckstraße
- 112 OB-Sterkrade, Neumarkt – Hauptfriedhof über Kaiserstraße
- 901 Mülheim Hbf – DU-Obermarxloh (unveränd.)
- U18 Mülheim Hbf – E-Berliner Platz (unverändert)

lassen. Die noch frei gehaltenen möglichen Gleistrassen sollen weiter freigehalten werden. Gleiches gilt für eine Neubaustrecke von Oberhausen nach Mülheim, die die Linien 102 und 112 zwischen Auf dem Bruch in Mülheim und Luise-Albert-Halle in Oberhausen miteinander verbinden soll.

Neue Bahnen als Sicherung?

Investiert wird auch schon jetzt in den Straßenbahnbetrieb: In das Streckennetz vorerst nur dort, wo es unbedingt nötig ist, in die Fahrzeuge dafür umso mehr.

So hat der Stadtrat im vergangenen Jahr der Beschaffung von 15 dreiteiligen Bombardier-Niederflurwagen zugestimmt. MVG-Geschäftsführer Klaus-Peter Wandelenus erklärt gegenüber dem STRASSENBAHN MAGAZIN: „Als Sicherung kann man solch eine Beschaffung nie sehen, aber die Beschaffung ist ein deutliches Zeichen.“ Wandelenus will deshalb dafür kämpfen, dass Mülheim mindestens fünf weitere Niederflurwagen bekommt, um sämtliche M-Wagen aus dem Verkehr ziehen zu können. Durch diese Investitionen möchte Wandelenus die MVG attraktiver machen und neue Fahrgäste hinzu gewinnen.

Ausdünnungen geplant

Auf den ersten Blick ein nachvollziehbarer Plan. Dennoch könnte die MVG künftig eher Fahrgäste verlieren. Nämlich dann, wenn die Stadt ihre weiteren Sparpläne umsetzt: Wenn im Jahr 2017 alle Neuwagen ausgeliefert sind, stehen der MVG ausreichend dreiteilige Straßenbahnen zur Verfügung – im Gegensatz zu heute, wo noch viele zweiteilige M-Wagen in Betrieb sind. Die Stadt möchte diese Kapazitätssteigerung nutzen und den Takt auf den Straßenbahnlinien ausdünnen. So sieht es der verabschiedete Nahverkehrsplan vor, um weitere Kosten einzusparen.

Generell sollen die Straßenbahnlinien dann nur noch im 15-Minuten-Takt verkehren – und zwar auch zu den Stoßzeiten! Dann dürfte es in den Straßenbahnen unge-



Vielleicht erlebt die Straßenbahn auf diesem Abschnitt jetzt schon ihren letzten Winter: Zwischen Thyssenbrücke und Friesenstraße wird der Straßenbahnverkehr eingestellt. Wie die Fahrgäste hier künftig an ihr Ziel kommen ist noch unklar

Von der Haltestelle Auf dem Bruch aus sollte schon seit 2007 eine Neubaustrecke Richtung Oberhausen abzweigen. Die Planungen dafür liegen vorerst genauso auf Eis wie diejenigen für eine Strecke nach Saarn

Kommentar: Ausbau nicht vergessen!

Straßenbahnstrecken stilllegen – das passt nicht in die heutige Zeit, in der andere Städte ihre Straßenbahnnetze ausbauen und viele Politiker reflexartig nach umweltfreundlicher Mobilität schreien. Auch die Bezirksregierung hatte einst den Plan, dass kein Meter Straßenbahnstrecke im Ruhrgebiet mehr stillgelegt werden soll.

Mülheim zeigt: Dieser Plan geht nicht auf. Klar ist: Eine Straßenbahn sollte idealerweise Massen befördern. Das war auf den jetzt stillzulegenden Strecken nicht immer der Fall. So besteht zumindest die Hoffnung, dass die Stilllegungen und die bestellten Neuwagen dazu beitragen, das Restnetz zu sichern.

Die geplante Einführung des 15-Minuten-Takts ab 2017 könnte diese Hoffnung aber zerstören. Denn schon jetzt bleiben zu den Stoßzeiten Fahrgäste an den Haltestellen stehen. Und parallel Busse als Straßenbahnverstärker einzusetzen ist verkehrspolitischer Wahnsinn. Dann warten die Fahrgäste in der City im Tunnel, während oben unbemerkt der Bus vorfährt. So gewinnt man keine neuen Fahrgäste. Und die braucht die Straßenbahn. Denn die Stadt Mülheim hat Millionen Euro bei riskanten Zinswetten versenkt und wird die MVG auch künftig nicht stärker bezuschussen können.

Wichtig ist deshalb: Die Straßenbahn stärken! Zum Beispiel durch die dringend benötigte Straßenbahnstrecke ins dicht bevölkerte Saarn. Nicht nur abbauen, sondern auch ausbauen – das muss das Motto für die Zukunft sein! CHRISTIAN LÜCKER

Seit Frühjahr 2012 ruht der Straßenbahnverkehr auf dem Ast zum Flughafen. Hierher wird wohl auch nie wieder eine Straßenbahn zurückkehren



mütlich voll werden. Denn schon beim heutigen 10-Minuten-Takt sind die dreiteiligen M8-Wagen zum Teil hoffnungslos überfüllt, wenn die Schüler in die Bahnen strömen. Eine Ausdünnung zu den Stoßzeiten geht also am Bedarf vorbei. Auf einer Bürgerversammlung hat die Stadt im vergangenen Jahr erklärt, dann müsse man eben zusätzliche Busse einsetzen. Die kosten allerdings auch wieder Geld – und sie können besonders auf der stark genutzten Linie 102 weder an den überwiegend vorhandenen Mittelbahnsteigen, geschweige denn in den Tunnelstationen halten.

Fahrgastzahlen könnten sinken

Und die Stadt hat es jetzt schon schwarz auf weiß: Die geplanten Ausdünnungen werden sich negativ auf die Fahrgastzahlen auswirken. Das Planungsbüro, das den Nahverkehrsplan erstellt hat, sagt der Stadt voraus: Durch die Taktausdünnungen und Veränderungen im Straßenbahnnetz werden die Fahrgastzahlen um bis zu fünf Prozent zurückgehen. Das wiederum bedeutet: Weniger Einnahmen für die MVG, mehr Zuschüsse für die Stadt.

Für den Fall, dass Mülheim sich tatsächlich komplett von seinem Meterspurnetz trennen sollte, hat Essen schon Interesse an den Niederflurwagen bekundet. Essen bekommt nämlich gerade 27 baugleiche Fahrzeuge. Soweit wird es aus Sicht von MVG-Geschäftsführer Klaus-Peter Wandelenus aber nicht kommen. Er ist im Gespräch mit dem STRASSENBAHN MAGAZIN zuversichtlich: „Ich sehe das so, dass es auch künftig einen Straßenbahnbetrieb in Mülheim geben wird, ohne den geht es glaube ich nicht.“ CHRISTIAN LÜCKER

Das große Gewinnspiel von STRASSENBAHN MAGAZIN

BAHN EXTRA
LOK Magazin

Gewinnen Sie eine Traumreise im Glacier Express

„Der langsamste Schnellzug der Welt"

Mit den berühmten Schweizer Gebirgsbahnen von St. Moritz/Davos nach Zermatt, vom Piz Bernina zum Matterhorn oder umgekehrt. Eine 8-Stunden Bahnfahrt über 291 Brü-cken, durch 91 Tunnels, über den 2033 m hohen Oberalppass. Eine Panoramafahrt durch die Hochalpen im Herzen der Schweiz, ein einmaliger, entspannender und spektakulärer Weg um die Schweizer Alpen zu erforschen.

Gleißende Berge im Sommer, tiefverschneite Märchenlandschaft im Winter, Blütenzauber im Frühling, satte Farbenpracht im Herbst – der Glacier Express, eine der welt-bekanntesten Zugfahrten, ist zu jeder Jahreszeit goldrichtig!



1. PREIS

4 Tageskarten 1. Klasse für eine Fahrt mit dem Glacier Express

von Zermatt nach St. Moritz oder umgekehrt, inkl. Sitzplatzreservation/Zuschlag, zeitlich unbegrenzt gültig

PLUS 2 Übernachtungen für 2 Personen

im Doppelzimmer in einem ****Hotel in Zermatt

Gesamtwert: über 1.200 €

2. PREIS

Sportliche Armbanduhr im Wert von 199,- Euro

Der trendige Chronograph aus der „Classic"-Kollektion von Jacques Lemans begeistert mit einem massiven Edelstahl-Gehäuse, einem hochwertigen Lederarmband und einer Wasserdichte von 5 ATM.



3.–10. PREIS

Deutsche Bahnhöfe

Betriebliche Funktionen, komplexe Gleispläne, fundierte Texte und attraktive Bilder: Einblicke und Hintergründe zu den wichtigsten deutschen Bahnhöfen!

11.–20. PREIS

Stuttgart Hauptbahnhof

Stuttgart 21 bewegt die Republik. Dieser profund recherchierte und reich illustrierte Band präsentiert die Geschichte der Stuttgarter Bahnanlagen.



21.–30. PREIS

Deutsche Reichsbahn intern

Geheime Beschlüsse, brisante Interna, politische Intrigen: Ein spannender und reich illustrierter Blick hinter die Kulissen der Deutschen Reichsbahn.

31.–40. PREIS

Der neue Eisenbahnführer Deutschland

Alle Strecken, alle Bahnhöfe, alle Fahrzeuge. Dazu Fototipps für Trainspotter und vieles mehr: Der neue Eisenbahnführer Süddeutschland

41.–50. PREIS

Mit Klassikern durch Berlin

Historischer Nahverkehr in Berlin: Diese DVD zeigt klassische S-Bahnen und U-Bahn-Züge ebenso wie nostalgische Straßenbahnen und Omnibusse.

UND SO GEHT'S: Gesucht wird der Name einer Stadt, in der einst Straßenbahnfahrzeuge produziert worden sind – und in der bis heute ein auch im Umland aktiver Straßenbahnbetrieb seinen Sitz hat. Dieser Betrieb feiert in diesem Jahr übrigens ein Jubiläum!

Frage 1: In welcher deutschen Stadt wurde im Dezember die Neugestaltung des zentralen Umsteigepunktes abgeschlossen? (siehe auch S. 16–20)

Frage 2: Für welche deutsche Stadt fertigt ein Konsortium derzeit neue Stadtbahnwagen, deren Endmontage die Firma HeiterBlick in Leipzig übernimmt? (siehe auch S. 36–39)

Frage 3: Neben Krakau erhielt welche Stadt im heutigen Polen in Wien nicht mehr benötigte Straßenbahnwagen? Gesucht wird der deutsche Stadtname. (siehe auch S. 44–49)

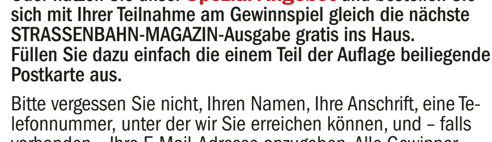
Frage 4: Welches Unternehmen lieferte in den 1920er-Jahren die ersten vierachsigen Triebwagen zur Flensburger Straßenbahn? Gesucht wird die Abkürzung. (siehe auch S. 64–70)

Frage 5: Wie wird die „Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus" der DDR abgekürzt, die in den 1950er-Jahren in den Werken Werdau und Gotha zahlreiche zweiachsige Straßenbahntrieb- und -beiwagen herstellte? (siehe auch S. 52–61)

Lösungswort:



- Senden Sie eine Mail an gewinnspiel@strassenbahn-magazin.de
- Senden Sie eine Postkarte an STRASSENBAHN MAGAZIN, Gewinnspiel, Infanteriestr. 11a, 80797 München
- Oder nutzen Sie unser **Spezial-Angebot** und bestellen Sie sich mit Ihrer Teilnahme am Gewinnspiel gleich die nächste STRASSENBAHN-MAGAZIN-Ausgabe gratis ins Haus. Füllen Sie dazu einfach die einem Teil der Auflage beiliegende Postkarte aus.



Bitte vergessen Sie nicht, Ihren Namen, Ihre Anschrift, eine Telefonnummer, unter der wir Sie erreichen können, und – falls vorhanden – Ihre E-Mail-Adresse anzugeben. Alle Gewinner werden schriftlich informiert.

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH sowie deren Tochtergesellschaften und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Datenschutz- und wettbewerbsrechtliche Einwilligungserklärung:

Mit der Teilnahme an diesem Gewinnspiel, konkret durch das Zusenden einer Postkarte oder einer E-Mail mit meinen Daten, willige ich in die Verarbeitung, Speicherung und Nutzung meiner personenbezogenen Daten unter Beachtung des Datenschutzgesetzes ein. Die Daten werden für Marketingzwecke und zur Übermittlung von Produktinformationen via Post, Telefon, Fax oder E-Mail (nicht Gewünschtes bitte streichen) von der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH (www.verlagshaus.de) sowie den dazugehörenden Einzelverlagen GeraMond Verlag GmbH, Bruckmann Verlag GmbH, Christian Verlag GmbH, Frederking & Thaler Verlag GmbH gespeichert und genutzt.

Mir ist bekannt, dass ich meine Einwilligung jederzeit bei der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH bzw. der GeraMond Verlag GmbH widerrufen kann.

Einsendeschluss: 30. April 2014

Fast reisefertig und mit einem gewissen Modellbahn-Appeal zeigt sich der erste Stadtbahntransport nach Hannover im November in Leipzig

Neue Form, neue Farbe

TW3000 – Testphase in Hannover hat begonnen ■ Der erste Stadtbahnwagen der dritten Generation für Hannover ist Mitte November im Herstellerwerk präsentiert und anschließend ausgeliefert worden. Jetzt folgt die Test- und Zulassungsphase, der Einsatz ist ab März/April geplant

Ein kleiner Festakt für einen großen Auftrag: Im Leipziger Werk der HeiterBlick GmbH hat das Herstellerkonsortium Vossloh-Kiepe/Alstom am 15. November 2013 den ersten neuen Stadtbahnwagen TW3000 für die Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG vorgestellt. Auch die Führungskräfte des Kunden sahen den fertigen Wagen zum ersten Mal und waren entsprechend froh gestimmt – passende Bühne für den zweiten Akt: Die Üstra bestellte eine zweite Serie von nochmals 50 TW3000, noch bevor der Erstling auch nur einen Meter gefahren ist. Ermöglicht hat den Kauf eine Zusage des Landes Niedersachsen, auch diese zweite Serie zu 50 Prozent zu fördern; den Rest übernimmt im Zuge des Verlustausgleichs der Üstra letzt-



Zwei Jahre lang dürfte HeiterBlick mit der Montage der TW3000 gut ausgelastet sein, dann wird der Liefertakt auf 13 Wagen pro Jahr bis 2018 gedehnt ALLE FOTOS: ACHIM UHLENHUT





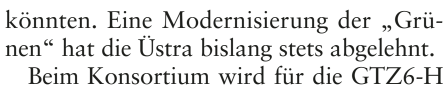


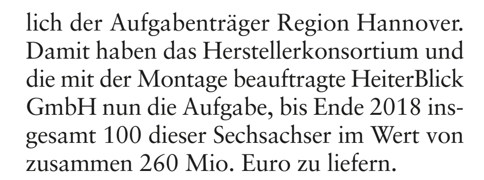
LINKS Dicke Backen macht der TW3000 in Kopfhöhe, zu sehen sind die hell leuchtende Kursnummer und, rechts in Üstragrün, die nachgiebigen Prallelemente der Frontverkleidung

RECHTS Tür ohne Trittstufen, der grüne Akzent soll auf den Zugang hinweisen, der Leuchtstreifen darüber auf den Türstatus. Hier: verriegelt



LINKS Die Scharfenbergkupplung des TW3000 passt mechanisch zu allen anderen hannoverschen Stadtbahnwagen, elektrisch aber nur zu Fahrzeugen desselben Typs







lich der Aufgabenträger Region Hannover. Damit haben das Herstellerkonsortium und die mit der Montage beauftragte HeiterBlick GmbH nun die Aufgabe, bis Ende 2018 insgesamt 100 dieser Sechsachser im Wert von zusammen 260 Mio. Euro zu liefern.

Drei Namen, ein Produkt

In der Regel wird an sieben bis acht GTZ6-H, so die Herstellerbezeichnung, zugleich gearbeitet, die mit dem Baufortschritt in der frisch sanierten HeiterBlick-Halle schrittweise vorrücken (siehe STRASSENBAHN MAGAZIN 8/2013). Die Verträge sehen zeitweise eine Auslieferung pro Woche, in den Jahren 2016 bis 2018 alle vier Wochen vor.

Darüber hinaus besteht eine Option auf weitere 46 Wagen. Dann wäre die Üstra in der Lage, die noch vorhandenen 146 von einst 260 TW6000 der ersten Generation Stadtbahnwagen vollständig zu ersetzen. Mitte der 2020er-Jahre soll dies erledigt sein. Der jüngste Wagen, Tw 6260, stammt von 1993 und wäre dann über 30 Jahre alt – und nur vier Jahre älter als der erste Triebwagen zweiter Generation (Tw 2001). Die Typen TW2000 und TW3000 zusammen ergeben dann wieder 289 Fahrzeuge. Der Üstra-Vorstand deutete an, dass einige 6000er noch etwas länger in Betrieb bleiben könnten. Eine Modernisierung der „Grünen" hat die Üstra bislang stets abgelehnt.

Beim Konsortium wird für die GTZ6-H neben TW3000 auch von „Vamos HF" gesprochen. Dabei ist das V wie bei Vase auszusprechen – nicht wie bei Karl Valentin.

Vor dem Transport des noch unbeschrifteten Tw 3001 nach Hannover war es kurzzeitig möglich, das Fahrzeug zu besichtigen. Dabei war auch der Fahrgastraum erhellt, erstmals mit der neuen „Ambientebeleuchtung", auch „Stimmungslicht" genannt.

Farbiges Licht rundum

Farbige LED sorgen unter der Decke des Fahrgastraumes, außer im Einstiegsbereich – dort gibt es stets weißes Licht –, für gelbe, blaue oder grüne Töne. Die jeweilige Lichtfarbe wird vom Fahrer angesteuert und soll subjektiv wärmer oder kühler wirken oder, grün, beruhigend. Weitere farbveränderliche Streifen gibt es außen über jeder Tür. Sie zeigen sich nähernden Kunden, ob es noch Sinn hat, sich zu beeilen (grün) oder ob die Türen bereits verriegelt wurden (rot). Noch mehr grünes Licht gibt es ganz vorne rechts: Hier wird die Kursnummer des Zuges per LED-Ziffern angezeigt. Da der zugehörige Kasten mit etwas Abstand vom Seitenfenster montiert wurde, beleuchtet das helle grüne Licht die Scheibe und Teile der Kabine – ausgerechnet dort, wo freier Blick auf Passanten besonders wichtig ist. Zudem ist die seitliche Kursnummer von Gegenzügen und Mittelbahnsteigen aus nicht zu sehen. Änderungen sind vorstellbar.

Keine Touchscreens

Vor dem Fahrer breiten sich die üblichen Armaturen aus. Hier wurde aber eine neue, übersichtliche Mischung gefunden. Es gibt zwar zwei berührungsempfindliche Farbmonitore, aber auch noch eine ganze Reihe von Leuchten, Tastern und Schaltern. Sie scheinen sinnvoller sortiert als deren ungleich größere und schier unübersehbare Zahl im TW2000. Touchscreens alleine, wie etwa im Bielefelder Stadtbahnwagen, finden keine Verwendung. Zwei weitere Monitore sind in halber Höhe an den Holmen im Blickfeld des Fahrers angeordnet. Sie zeigen das Bild der Rückblickkameras und damit für hannoversche Fahrer ungewohnt erstmals auch die linke Seite des Zuges. Ebenfalls neu für Hannover: Über Lautsprecher, am Dach versteckt, kann der Fahrer nun auch nach außen kommunizieren.

Ein neuer Klassiker?

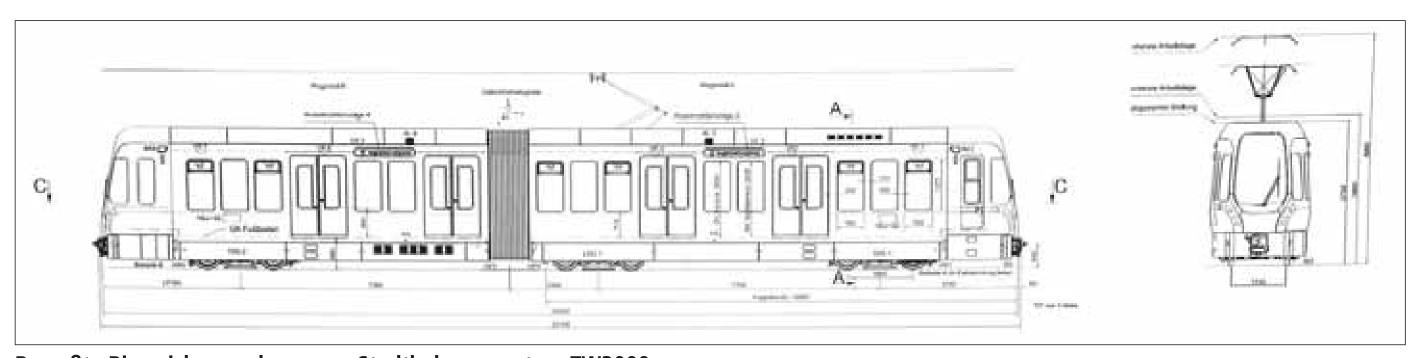
Die Frontscheibe sieht nicht nur völlig plan aus, sie ist es auch. Schräggestellt verhindert sie wirksam Blendungen, Spiegelungen und



Vom 4. auf den 5. Dezember 2013 absolvierte Tw 3001 eine erste Probefahrt. Sie führten den Wagen vom Betriebshof Leinhausen über Marienwerder/Wissenschaftspark nach Döhren. Die Aufnahme entstand kurz vor 1 Uhr in der U-Station Königsworther Platz stadteinwärts ALEXANDER KÖRNER



Blick durch Fahrgastraum und Gelenk in den b-Teil, der weiße Kasten beherbergt keinen Fahrausweisautomat, sondern den Feuerlöscher



Bemaßte Risszeichnung des neuen Stadtbahnwagentyps TW3000 GRAFIK: HEITERBLICK

Trugbilder im Glas – das wussten die Fahrzeugbauer schon in den 1950er-Jahren. Ähnlich vertraut scheinen die schmalen, hohen Seitenfenster. Auch dies gab es schon ab 1951 bei den Düwag-Großraumwagen. Nun aber sind sie noch weiter hochgezogen, damit auch stehende Fahrgäste möglichst freien Blick nach draußen haben. Da alle Scheiben dasselbe Maß haben, wirkt die Seitenansicht sehr aufgeräumt und es fällt bestenfalls auf den zweiten Blick auf, dass der Wagen unsymmetrisch ist: Der vierachsige a-Teil ist um genau drei dieser Fahrgastraumfenster länger als der kürzere, auf nur einem Drehgestell ruhende b-Teil.

Verwandschaft zum Vamos

Wer noch genauer hinschaut, erkennt einige konstruktive Verwandtschaft zum Bielefelder Stadtbahnwagen aus gleichem Hause, beide gehören für den Hersteller HeiterBlick zur Familie „Vamos HF".

Dank seiner Farbgebung, bei der zum Üstra-Grün und dem immer noch modernen 1990er-Jahre-Silber viel glänzendes Schwarz hinzu kam, wirkt der TW3000 länger und schlanker als er ist. Obwohl er in Länge und Breite dem TW2000 entspricht, sieht er gestreckter aus. Der beim TW2000 vorhandene grüne Streifen in Fußbodenhöhe entfiel, er wäre ein zusätzlicher „Schlankmacher" an der typischen Vorwölbung, wo die taillierte Wagenbreite von 2,50 auf 2,65 Meter oberhalb des Bahnsteiges zunimmt. Einladend weit und breit wirkt der Fahrgastraum. Der Trick: Quersitze gibt es nur an den Fahrzeugenden, dazwischen durchgehend Längssitze, teilweise als Klappsitze ausgeführt. Damit wirkt der TW3000 noch mehr wie eine „richtige" U-Bahn. Beim TW2000 sind die Sitze genau anders herum sortiert, die Abteile in Wagenmitte hemmen Fahrgastfluss und Blickbeziehungen. Freilich wurden auch nicht alle propagierten Ideen aus der Entwurfsphase des Neuen umgesetzt. Bei der ersten öffentlichen Präsentation des Projektes wurden im Juni 2009 noch von den „Bewegungsbereichen" abgetrennte Logen erwähnt, auch gibt es weder „Stehhilfen" und Anlehnmöglichkeiten noch die aus Bussen bekannten Rückenstützen für Rollstuhlfahrer. Fahrgastfernsehen und Videoüberwachung sind selbstverständlich; im Fahrgastraum sichtbare Feuerlöscher hingegen neu. Wie in Hannover üblich, gibt es im Wagen keine Möglichkeit, Fahrausweise zu erwerben.

Anderes als vorgesehen, klappt es nicht, jegliche Technikeinbauten aus dem Fahrgastraum herauszuhalten. Die dem Fahrgast dienende Ausrüstung wurde weiter verbessert: Die Haltestangen leuchten in Orange, Gegensprechanlagen unter den Entwertern sind auch für Rollifahrer erreichbar. Die Fahrerkabine ist vom Fahrgastraum aus einzusehen, vor ihr gibt es einen Sitz mit eineinhalbfacher Breite. Die Zielanzeige vorn an der Front ist trotz großer Glasflächen klein geblieben – sie ist nicht aus jeder Perspektive lesbar. Über ihr ersetzt eine helle LED-Fläche die obere Leuchte des Dreilicht-Spizensignals, etwas weiter unten rückt der Regensensor ins Blickfeld.

Die Kupplung ragt kaum über die Frontverkleidung (unter der sich ein Stoßverzehr-Element befindet) hervor. Die grünen Teile der Frontverkleidung sind als sogenannte Prallelemente aus leicht nachgiebigem Material gefertigt. Das soll Fußgänger schützen. Im anstoßgefährdeten unteren Frontbereich ist die Fahrzeugbatterie platziert.

Erstmals Kopfstütze für Fahrer

Für das Personal gibt es nun eine zu öffnende Scheibe in der Außentür. Zwar wurden im Interesse eines besseren Blickfeldes auf Wunsch beteiligter Fahrer die senkrechten Holme der Front noch in der Entwurfsphase verschlankt, doch relativiert dies der



Vierwagenzüge von Fahrzeugen der Typen TW2000/2500 sind rund 100 Meter lang und nur auf den Messelinien 8/18 zugelassen, hier wird auch der TW3000 vierfach anzutreffen sein. Die Aufnahme entstand am 6. März 2010 an der Haltestelle Bothmerstraße

Zwangspunkte beim Fahrzeugeinsatz

Drei Fahrzeugtypen, diverse Besonderheiten. Keine der drei Baureihen TW6000, TW2000 und TW3000 kann im Netz der Stadtbahn Hannover freizügig eingesetzt werden, Grund sind Fahrzeuglänge, Wagenbreite oder Einstiegshöhe. Sämtliche Strecken befahren können bislang nur Ein- und Zweiwagenzüge grüner TW6000. Das ändert sich, wenn die Linie 10 demnächst Hochbahnsteige erhält: Diese werden aus städtebaulichen Gründen kürzer als üblich und reichen dann nur noch für einen Tw 6000 oder zwei TW2000. Dreiwagenzüge TW6000 überschreiten ebenso wie technisch mögliche Vierwagenzüge die von der Straßenverkehrsordnung vorgegebene Maximallänge von 75 Meter. Diese halten Dreiwagenzüge TW2000/2500 und TW3000 annähernd ein, für deren 100 Meter lange Vierwagenzüge auf den durchgehend mit unabhängigem Bahnkörper versehenen Messelinien 8 und 18 gibt es eine Sondergenehmigung. Nur hier dürfen auch Dreiwagenzüge TW6000 fahren. Bei einer Streckensperrung können 8/18 auf die D-Strecke nach Messe/Ost ausweichen, aber nicht an allen Stationen und Haltestellen stoppen. Vierwagenzüge rein aus TW2000 hingegen sind gar nicht vorgesehen.

Die TW2000 und 3000 sind mit ihren 2,65 Meter Gesamtbreite nur für bereits entsprechend umgebaute Streckenabschnitte zugelassen, dürfen daher bis auf weiteres nicht auf den Linien 5, 9, 10 und 17 verkehren. Die TW3000 wiederum können wegen des Verzichts auf Trittstufen nur Hochbahnsteig-Haltestellen anfahren. Entsprechend ausgestattet sind bislang die Linien 3 und 7, 8 und 18 (Messelinien) sowie die auf der „EXPO-Strecke" nach Bedarf eingesetzte Linie 16. Weitere Linien kommen nach und nach hinzu, zunächst 4, 5 und 6. Unter anderem wegen ihres nicht freizügigen Einsatzes hat sich die Üstra übrigens stets vehement gegen Niederflurfahrzeuge für die oberirdische Innenstadtstrecke eingesetzt.

breite schwarze Streifen, der rundum auf jede eingeklebte Scheibe auflackiert ist, ganz erheblich. Der Fahrersitz ist elektrisch vielfach verstellbar. Gemeinsam mit Fahrlehrern soll für jeden Mitarbeiter die individuell beste Position ermittelt und gespeichert werden, sie kann während der Fahrt, um Ermüdung vorzubeugen, verstellt werden. Nicht wenige Fahrer werden sich über die erstmals in Hannover vorhandene Kopfstütze am Sitz freuen.

Für gutes Klima sorgen vier separate Klimaanlagen für jeden Wagenteil sowie für die Fahrerkabinen. Unter dem Strich allerdings trug auch dies zu einem gestiegenen Gesamtgewicht bei. Sollte der TW3000 mit 39,5 Tonnen erst nicht mehr als die 2000er wiegen, so bringt er nun nach Herstellerangaben leer satte 45.366 Kilogramm auf die Waage, beladen 64.290 Kilogramm. Der Verzicht auf Klapptrittstufen an allen acht Einstiegen war unter anderem mit erheblicher Gewichtsersparnis und damit weniger Energieverbrauch gegenüber dem TW2000 begründet worden. Das hat den Zahlen entsprechend nicht geklappt, kein Sechsachser dürfte schwerer sein.

Linieneinsatz ab Frühjahr 2014

In Hannover wird Tw 3001 derzeit ausgiebigen und zumeist nächtlichen Probe- und Messfahrten der dynamischen Inbetriebnahmephase unterzogen. Das wird etwa drei Monate beanspruchen, dann soll die Abnahme durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) folgen. Bis dahin werden einige weitere Fahrzeuge ausgeliefert sein, so dass im März/April die ersten Einsätze von Zwei- und Dreiwagenzügen auf der Linie 7, aber auch auf Linie 3 und möglicherweise zudem vereinzelt auf den Messelinien 8 und 18 – hier dürfen 100 Meter lange Vierwagenzüge verkehren – mit Fahrgästen im Liniendienst möglich sein sollten. Die Üstra will die neue Stadtbahn zuvor noch mit einer offiziellen Auftaktveranstaltung der Bevölkerung vorstellen.

Denkbar ist auch, dass nicht alles so bleibt, wie es im November in Leipzig aussah: Möglicherweise nötige oder erwünschte Veränderungen sollen noch in die laufende Serie einfließen. Es wird allerdings gehofft, dass es nicht derart viele harmlose bis haarsträubende Korrekturen wie 1997/98 beim TW2000 sein werden. Hier waren anfangs sogar die Regenwasserabläufe vom – wannenförmigen – Dach vergessen worden. ACHIM UHLENHUT

Historisches Quartett



Erhaltene GT6 der Düsseldorfer Rheinbahn ■ Über 100 sechsachsige Gelenktriebwagen zählten einst zum Bestand der Rheinbahn – vier davon sind heute als Museums- bzw. Dienstwagen noch vorhanden. Doch um welche handelte es sich dabei genau?

Mit der Auslieferung des ersten sechsachsigen Gelenkwagens der Düwag am 10. Februar 1956 an die Düsseldorfer Rheinbahn – es handelte sich um den Wagen Nr. 2501 – begann die erfolgreiche Einsatzgeschichte dieses Straßenbahnwagentyps. Die Rheinbahn hatte sich zuvor gemeinsam mit den Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen (Bogestra) intensiv in die Entwicklung des Fahrzeugtyps eingebracht.

In den folgenden Jahren entstanden auf Basis dieser Grundkonstruktion viele verschiedene weitere Wagen für deutsche und ausländische Betriebe. Und nicht nur die Düwag lieferte sowohl Ein- als auch Zweirichtungswagen. Außer der Variante mit der markanten, schräg gestellten Frontscheibe, die für den Fahrer störende Lichtreflexionen verhindern sollte, wurden auch zahlreiche Fahrzeuge mit einer geraden Frontscheibe gebaut.

Viele Sechsachser wurden später durch Einfügung eines zusätzlichen Mittelteils mit einem weiteren Jakobsdrehgestell und Gelenk zu einem Achtachser erweitert. Darüber hinaus gab es bei den Wagen der verschiedenen Kunden Unterschiede in der Wagenbreite, der Spurweite, der Türanordnung, der Inneneinrichtung, der elektrischen Ausrüstung und vieles mehr.

Vom Hoffnungsträger zum Museumswagen

Mit Ausnahme des Betriebs in Schöneiche haben die GT6 der Düwag inzwischen im


Am 14. September 2008 waren Tw 2432 + Bw 1206 anlässlich des „Tags des offenen Denkmals“ unterwegs, hier an der Haltestelle Kopernikusstraße BRIGITTE MÄNNEL


In der alten Schleife in Benrath ist am 19. Oktober 2008 der Tw 2432 unterwegs. Seit Herbst 2010 steht der GT6 als Spurfahrzeug für den Winterdienst zur Verfügung


Der frühere Fahrschulwagen 5105 schiebt inzwischen den Vorstellschneepflug 5331, hier am 24. Mai 2013 im Betriebshof Heerdt VOLKER EICHHORST (2)

Planbetrieb die bundesdeutschen Gleise verlassen. In einigen der früheren Einsatzbetriebe hat mancher Wagen als Museumsfahrzeug oder Dienstwagen bis heute überlebt. In Düsseldorf sind immer noch vier sechsachsige Gelenkwagen als historische Fahrzeuge oder für betriebliche Sonderdienste vorhanden.

Eine der größten Sechsachser-„Flotten“

In den 1950er- und 1960er-Jahren erhielt die Rheinbahn 95 Triebwagen, die im wagenbaulichen Teil alle von der Düwag gefertigt worden waren. Der elektrische Teil stammte von drei Firmen, die anhand der Wagennummer einfach identifiziert werden konnten.

Sein von den anderen Rheinbahn-GT6 abweichendes Äußeres weist den Tw 2701 als einen ehemals Neusser Zweirichtungswagen aus. Mit Bw 1680 steht er 2011 am Karolingerplatz MICHAEL KOCHEMS




Tw 2501 – Urahn aller von der Düwag gebauten GT. Am 29. September 2013 war er auf der Witzelstraße in Richtung Universität unterwegs
MICHAEL KOCHEMS

Lieferanten elektrischer Teil:
- Nr. 2301–2309, 2311–2320
  AEG (1956–1958) = 19 Triebwagen
- Nr. 2401–2440
  Kiepe (1956–1961) = 40 Triebwagen
- Nr. 2501–2520, 2551
  Siemens (1956–1958) = 21 Triebwagen
- Nr. 2601–2615
  Kiepe (1965) = 15 Triebwagen

Mit Einstellung der benachbarten Neusser Straßenbahn wurden von dort noch sechs weitere GT6 übernommen: drei Einrichtungswagen, die baugleich mit den Rheinbahnfahrzeugen waren (2621 bis 2623) und drei Zweirichtungswagen, die später noch aufwändig umgebaut wurden (2701 bis 2703).

Bis auf die vier hier vorgestellten Fahrzeuge haben alle anderen Wagen die Rheinbahngleise inzwischen verlassen. Viele davon haben in Polen und Rumänien eine neue Heimat gefunden.

Der Urahn – Tw 2501

Mit dem Triebwagen 2501 blieb in Düsseldorf der Urahn aller Düwag-GT6 erhalten. Heute rollt er als betriebsfähiges Museumsfahrzeug bei den verschiedensten Anlässen durch die Straßen der Stadt.

Nach seiner Überstellung in den Museumswagenpark im Jahr 2002 wurde er äußerlich in das cremefarbene Farbkleid seiner frühen Einsatzjahre mit grauen Absetzstreifen und Beschriftungen mit goldfarbener Schattenschrift zurückversetzt. Typisch für die 1950er-Jahre ist auch das Düwag-Fabrikschild an der Front. Seit September 2005 ist der Wagen als wichtiger Zeuge Düsseldorfer Waggonbaugeschichte auch wieder einsatzbereit. Zur Bildung eines vorbildgerechten „6+4“ der frühen 1960er-Jahre steht der Beiwagen 1689 zur Verfügung.

Technische Daten der Düsseldorfer GT6 in Einrichtungsbauweise

Länge:	19.095 mm
Breite:	2.350 mm
Höhe (SOK):	3.185 mm
Bodenhöhe Innenraum (über SOK):	880 mm
Leergewicht:	19.400 kg
Leistung:	2 x 95 oder 2 x 100 kW
Anzahl Einstiege:	4

Aktuelle Farben am Tw 2432

Prinzipiell baugleich zum 2501 ist der Tw 2432, der sich äußerlich doch sichtbar unterscheidet. Er zeigt sich im letzten Lackierungsschema, also elfenbeinfarben mit roten Zierstreifen.

Der 2432 wurde 1961 als 100. Gelenkwagen an die Rheinbahn geliefert, woran heute eine entsprechende Beschriftung auf den seitlichen Werbeflächen erinnert. Er wird vorrangig als Winterdienstwagen für Spurfahrten vorgehalten, ist gelegentlich aber auch als Sonderwagen im Einsatz.

Fahrschule mit Tw 5105

Ausschließlich zum Arbeitswagenpark gehört der GT6 Nr. 5105, der 1995 aus dem Triebwagen 2520 zu einem Fahrschulwagen umgebaut wurde. Neben dem Fahrerplatz hat er für den Fahrlehrer einen zweiten Sitzplatz erhalten. Inzwischen wird der 5105 für den Winterdienst als Spurwagen und seit 2012 als Schubfahrzeug für den Vorstellschneepflug 5331 verwendet. Er trägt aber weiterhin das übliche elfenbeinfarbige Farbkleid mit roten Zierstreifen und Stadtwappen an der Wagenfront.

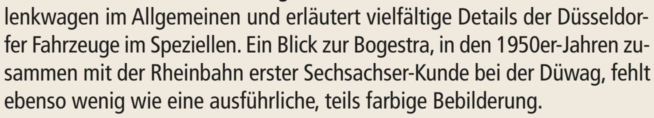
Tw 2701 – der Zugereiste von „de schäl Sick“

Nicht nur äußerlich unterscheidet sich der Triebwagen 2701 als ehemaliger Zweirichtungswagen deutlich von den drei genannten Fahrzeugen. Auch in seiner Geschichte weist er Unterschiede auf, denn er gehörte nach seiner Lieferung 1961 zur Neusser Straßenbahn auf dem anderen, dem linksseitigen Rheinufer. Erst nach der dortigen Betriebs-



Am 3. Juli 2006 ist der Fahrschul-Tw 5105 für die Ausbildung von Rheinbahnfahrern am Jan-Wellem-Platz in seiner damaligen Form unterwegs. Der Nahverkehrsknoten in der Düsseldorfer Innenstadt hat sich inzwischen grundlegend verändert
BRIGITTE MÄNNEL

Literaturtipp



Wer das Sechsachserthema weiter vertiefen und weitere Details zu den vorgestellten Wagen erfahren möchte: Neu erschienen bei der „Linie D – Arbeitsgemeinschaft historischer Nahverkehr Düsseldorf e. V." ist eine 80-seitige Broschüre zur Geschichte der Düwag-Sechsachser bei der Rheinbahn.

Beschrieben werden Entwicklung und Technik des berühmten Gelenkwagenmodells, sowie Lieferung, Einsätze, Umbauten und Verbleib aller Rheinbahnwagen. Der Autor Volker Eichhorst beschreibt den Düwag-Gelenkwagen im Allgemeinen und erläutert vielfältige Details der Düsseldorfer Fahrzeuge im Speziellen. Ein Blick zur Bogestra, in den 1950er-Jahren zusammen mit der Rheinbahn erster Sechsachser-Kunde bei der Düwag, fehlt ebenso wenig wie eine ausführliche, teils farbige Bebilderung.

Die Broschüre kann über die Webseite des Vereins www.linied.net bestellt werden, Preis 12,50 Euro (zzgl. Porto und Verpackung).

einstellung gelangte er 1971 nach Düsseldorf und wurde nach einigen Jahren zu einem Einrichtungswagen umgebaut. Auf einer Seite ließ die Rheinbahn die Türen ausbauen und den Fahrschalter im neuen Heck entfernen, geblieben ist aber die abweichende Bug- und Heckform mit „Panoramascheibe". Im Jahr 1993 wurde er abgestellt und gelangte nach einer Weile in den historischen Wagenpark. Der Ex-Neusser ist heute betriebsfähig und kann für Sonderfahrten gemietet werden. MICHAEL KOCHEMS



Der aus Wien stammende E_1-Wagen 940 trifft am 22. April 2013 in Myslowitz den 105Na-Wagen 416. In Krakau helfen die Fahrzeuge aus Österreich dabei, die Konstal-Klassiker abzulösen THOMAS KLEIN

Neue Gesichter in Polen

Wiener Exportwagen, Teil 4 ■ Auch in Krakau und Kattowitz haben mehr als 100 ehemals Wiener Gelenkwagen eine neue Heimat gefunden. Der Großteil von ihnen hat inzwischen teils aufwendige Umbauten erfahren – aber was wurde in Polen wann genau mit ihnen gemacht?

Von 1997 bis zum Frühjahr 2013 gelangten knapp 400 gebrauchte Straßenbahnfahrzeuge aus Wien zur Aufbauhilfe bzw. Weiterverwendung an Betriebe in Ost- und Südosteuropa sowie nach Graz und in die Niederlande. Sie gehören allesamt den Triebwagen-Typen C_1, E, E_1 und E_6 sowie den Beiwagen-Typen c_1, c_3 sowie c_6 an. Die Ausgaben 7, 9 und 11/2013 des STRASSENBAHN MAGAZIN schilderten die Hintergründe für das Ausscheiden der Wagen aus dem Dienst in Wien sowie ihren Einsatz in Bosnien, Ungarn, Rumänien, Graz und in den Niederlanden. Dieser Beitrag stellt nun die Verwendung von ehemals Wiener Wagen in Polen vor und fasst die Exporte nach Typen geordnet nochmals zusammen.

Wiener in Krakau

Die städtischen Verkehrsbetriebe Krakau (MPK) beschafften ab 2003 gebrauchte E_1 und c_3, um die jüngeren, aber wartungsintensiven und störungsanfälligen Konstal-Vierachser des Typs 105Na kostengünstig zu ersetzen. Zunächst kamen Ende November 2003 aus Wien die Wagen 4488 und 4490 nach Krakau. Erstgenannten Gelenkwagen adaptierten die MPK umgehend für die Bedürfnisse am neuen Einsatzort und präsentierte ihn anschließend am 14. Februar 2004 der Öffentlichkeit als Wagen Nr. 101.

Da eine Einsatzdauer von mehr als zehn Jahren vorgesehen war, führten die MPK vergleichsweise aufwändige Umbauten durch, die hauptsächlich auf eine Erhöhung des Fahrgastkomforts hinzielten. So ersetzten die Werkstattmitarbeiter die Durofolsitze gegen Kunststoffsitze mit Stoffbezug und hohen Rückenlehnen, den PVC-Fußboden durch einen solchen aus Kunststoffguss und schufen einen Kinderwagenplatz mit zahl-





RECHTS OBEN Krakau: Die E_1 102 bis 123 gingen mit blau/beiger Farbgebung in Betrieb. Bis zur Nummer 109 behielten sie zunächst auch den einfachen Scheinwerfer. Der Zug 109 + 569 passiert am 6. September 2005 das Rondo Czyzynskie

reichen Griffstangen direkt gegenüber der Tür 2. Die optische Fahrgastinformation rüsteten sie auf LED-Anzeigen um, wohingegen sie die Schallschutzelemente bei den Drehgestellen wegen des teilweise schlechten Oberbaues entfernten. Die meisten Wagen erhielten zudem Doppelscheinwerfer an der Front. Im März 2004 traf auch der erste c_3 in Krakau ein, den die MPK analog den Triebwagen umbauten.

77 E_1 im Linienbetrieb

Da der Verkehrsbetrieb in Krakau und die Fahrgäste mit den Wagen aus Wien zufrieden waren, erhöhten die MPK die zur Übernahme vereinbarten Stückzahlen mehrmals und schaffte bis 2013 insgesamt 86 E_1 und 72 c_3 an. Davon nahm das Unternehmen 77 Triebwagen und 67 Beiwagen in Betrieb (Ergänzung zur Liste in SM 11/2013, Seite 57: E_1 177, 179 sowie c_3 532, 537, 539 bis 541), der Rest dient als Ersatzteilspender. Den E_1 129 sowie die c_3 586 und 589 (jeweils Erstbesetzung der Nummer) musterten die MPK mittlerweile nach Unfällen aus. Im Jahr 2012 kam aus Kattowitz der dort nie eingesetzte c_3 1224 nach Krakau, der dort die Betriebsnummer 552 erhielt. Die Nummerngruppe der Beiwagen begann ursprünglich bei der Nummer 562 und die Wagen waren stets mit einem nummernmäßig passenden Triebwagen gekuppelt (z. B. 102 + 562). Jenen Triebwagen, die als Solowagen definiert wurden (z. B. 101), wurde kein Beiwagen zugeteilt und es gab daher z. B. auch keinen Beiwagen 561.



Krakau: Die zuerst angekommenen E_1 und c_3 erhielten bereits ab 2007 blau/weißen Neulack. Die Türen sind nunmehr komplett weiß lackiert. Hier begegnet der Zug 106 + 566 dem aus Nürnberg übernommenen N8S-NF 3302. (15.4.2009)

FOTOS, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN: WOLFGANG KAISER

Im Laufe der Jahre übernahmen die MPK aber mehr Beiwagen als ursprünglich geplant – und nach diversen Umzeichnungen innerhalb der Nummerngruppe 532–599 sind heute auch „unpaarige“ Garnituren unterwegs.

Solo fahren derzeit die E_1 101, 164–169 und 171–173. Die E_1 und c_3 waren jahrelang ausschließlich im Betriebshof Nowa Huta stationiert, 2012 erfolgte aber die Um-

E_1-Umsetzungen aus Wien – Zuordnung der neuen Wagennummern

Nr. Wien	Ausm.	Empfänger	neue Nr./Hinweise
4461	2004	Krakau	107
4462	2004	Krakau	108; 2013 UN: 208
4463	2004	Miskolc	Ersatzteilspender
4464	2009	Krakau	160
4465	2009	Krakau	165
4466	2009	Krakau	166
4467	2005	Krakau	115
4468	2008	Krakau	153; 2013 UN: 253
4469	2009	Krakau	155; 2013 UN: 255
4470	2004	Krakau	111; 2013 UN: 211
4471	2010	Krakau	173
4472	2005	Krakau	119
4473	2007	Krakau	Ersatzteilspender
4474	2006	Krakau	129
4476	2009	Krakau	159
4477	2006	Krakau	131; 2013 UN: 231
4478	2006	Krakau	133
4479	2009	Krakau	167
4480	2009	Krakau	156
4481	2004	Krakau	Ersatzteilspender
4484	2009	Krakau	157
4485	2008	Krakau	147
4486	2008	Krakau	150
4487	2008	Krakau	149
4488	2002	Krakau	101
4489	2005	Krakau	113; 2013 UN: 213
4490	2002	Krakau	Ersatzteilspender
4491	2009	Krakau	158
4492	2004	Krakau	109; 2013 UN: 209
4493	2004	Krakau	110; 2013 UN: 210
4496	2009	Krakau	164
4497	2009	Krakau	162
4499	2009	Krakau	161
4500	2011	Kattowitz	935
4503	2010	Kattowitz	920
4504	2011	Kattowitz	929
4514	2010	Krakau	129II (Zweitbesetzung)
4516	2011	Kattowitz	936
4517	2011	Kattowitz	937
4525	2011	Kattowitz	930 (Ersatzteilspender)
4527	2011	Kattowitz	931
4529	2011	Kattowitz	932
4531	2011	Kattowitz	922
4533	2011	Kattowitz	923
4631	2008	Braila	4631
4632	2008	Krakau	148
4633	2008	Braila	4633
4634	2006	Krakau	126
4635	2005	Krakau	120
4636	2006	Krakau	122
4637	2009	Braila	4637
4638	2008	Braila	4638
4639	2006	Krakau	125
4640	2006	Krakau	132; 2013 UN: 232
4641	2007	Krakau	134; 2013 UN: 234
4642	2006	Krakau	130
4643	2003	Miskolc	Ersatzteilspender
4644	2004	Krakau	104
4645	2004	Krakau	105
4646	2002	Miskolc	Ersatzteilspender
4647	2006	Krakau	Ersatzteilspender
4648	2004	Krakau	106
4649	2006	Krakau	127; 2013 UN: 227
4650	2009	Braila	4650
4651	2004	Krakau	102
4652	2004	Miskolc	189
4653	2008	Braila	4653
4654	2007	Graz	291
4655	2004	Krakau	103
4657	2004	Miskolc	Ersatzteilspender
4658	2004	Miskolc	188
4659	2008	Braila	4659
4660	2009	Braila	4660
4661	2008	Braila	4661
4663	2006	Krakau	128
4664	2010	Krakau	172
4665	2008	Krakau	Ersatzteilspender
4666	2010	Krakau	171
4668	2007	Krakau	137; 2013 UN: 237
4669	2003	Miskolc	Ersatzteilspender
4671	2007	Krakau	146
4672	2009	Braila	4672
4673	2006	Krakau	123
4674	2005	Krakau	121
4675	2007	Krakau	Ersatzteilspender
4676	2004	Miskolc	Ersatzteilspender
4677	2007	Graz	292
4678	2004	Miskolc	192
4679	2004	Miskolc	193
4680	2008	Krakau	143
4682	2005	Krakau	118
4683	2010	Krakau	168
4684	2004	Miskolc	194
4685	2007	Krakau	138; 2013 UN: 238
4686	2007	Krakau	136
4687	2010	Krakau	Ersatzteilspender
4688	2010	Krakau	170
4689	2009	Braila	4689
4690	2004	Miskolc	195
4691	2010	Krakau	169
4692	2008	Krakau	145
4695	2007	Krakau	140
4697	2006	Krakau	124
4698	2007	Krakau	139; 2013 UN: 239
4699	2007	Krakau	135
4702	2004	Miskolc	197
4703	2004	Miskolc	190
4704	2009	Krakau	154; 2013 UN: 254
4705	2004	Miskolc	191
4706	2007	Graz	293
4707	2002	Miskolc	185
4708	2004	Miskolc	196
4709	2005	Krakau	114
4710	2005	Krakau	117
4711	2008	Krakau	144
4712	2005	Krakau	116
4713	2007	Miskolc	Ersatzteilspender
4714	2002	Miskolc	180
4715	2008	Krakau	141
4716	2002	Miskolc	199
4717	2002	Miskolc	181
4718	2002	Miskolc	186
4719	2008	Krakau	142
4720	2002	Miskolc	187
4721	2005	Krakau	112; 2013 UN: 212
4722	2002	Miskolc	182
4723	2002	Miskolc	183
4724	2002	Miskolc	184
4725	2008	Krakau	151
4726	2008	Krakau	Ersatzteilspender
4727	2008	Krakau	152
4728	2009	Krakau	163
4746	2011	Kattowitz	925
4751	2001	Rotterdam	651
4753	2001	Rotterdam	652
4754	2001	Rotterdam	653
4757	2011	Kattowitz	926
4758	2001	Rotterdam	654
4759	2001	Rotterdam	655
4760	2001	Rotterdam	656
4764	2001	Rotterdam	657
4765	2001	Rotterdam	658
4766	2001	Rotterdam	659
4767	2001	Rotterdam	660
4787	2012	Kattowitz	939
4790	2011	Kattowitz	924
4796	2011	Kattowitz	921
4802	2011	Kattowitz	927
4804	2012	Krakau	174
4805	2011	Kattowitz	928
4806	2011	Kattowitz	933 (Ersatzteilspender)
4809	2012	Kattowitz	940
4810	2011	Kattowitz	934
4813	2012	Kattowitz	941
4815	2012	Kattowitz	944 (Ersatzteilspender)
4816	2012	Kattowitz	945
4817	2012	Kattowitz	942
4818	2011	Kattowitz	938
4819	2012	Kattowitz	946
4822	2012	Kattowitz	Ersatzteilspender
4823	2013	Krakau	177
4825	2012	Kattowitz	943
4826	2012	Kattowitz	947
4828	2012	Kattowitz	948 (Ersatzteilspender)
4829	2013	Krakau	Ersatzteilspender
4832	2013	Krakau	179

UN: = Umnummerierung



Krakau: Seit 2010 werden E_1 und c_3 im neuen Lackschema mit blauem Fensterband lackiert. Die Garnitur 110 + 570 präsentierte sich bereits in diesem Outfit, als sie am 18.5.2012 in Nowa Huta durch die ulica Bienczycka fuhr. Doppelscheinwerfer gehören zur Standard-Ausstattung

stationierung von 16 Garnituren zum Betriebshof Podgórze. Die hier stationierten Züge erhielten Anfang 2013 neue Betriebsnummern, und zwar änderte das Unternehmen die Hunderterstelle bei den Triebwagen in „2“ und bei den Beiwagen in „6“. Das Erscheinungsbild der Fahrzeuge ist uneinheitlich und dieser Umstand ist vor allem im raschen Wechsel der Lackierungsschemen begründet. An dieser Stelle soll nur auf die Triebwagen eingegangen werden, die zugeordneten Beiwagen besaßen und besitzen aber stets das gleiche Aussehen. Wagen 101 erhielt in Anlehnung an das Wiener Farbschema rot/weißen Neulack, den er bis heute trägt. Die zwischen 2004 und 2006 in Betrieb genommenen E_1 102 bis 123 erhielten den damals üblichen blau/beigen Lack und bei den Wagen 124–169 sowie 171 ersetzten die Lackierer die Farbe Beige für Fensterband, Schürze und Stoßstange durch Weiß. Ausnahmen bilden die Züge 125 + 585 (rot/weiß bei Inbetriebnahme, seit 2010 blau/weiß), 130 + 590 (blau/weiß bei Inbetriebnahme, seit 2010 rot/weiß) sowie der Solowagen 163, der als einziger E_1 im März 2009 zunächst ohne jegliche Umbauten und mit fix montierten Linien- und Zielangaben für die Linie 20 in Betrieb ging. Erst Ende 2009 ließ ihn die MPK analog den anderen Triebwagen umbauen und blau/weiß lackieren. Ab Herbst 2010 fand das 2009 für die ex Düsseldorfer GT8S eingeführte Farbschema mit blauem Fensterband und blauer Schürze auch bei E_1 Anwendung. Zunächst erhielten die neu angekommenen Wagen 168, 170, 172 und 173 dieses Farbschema und nach Hauptausbesserungen besitzen es mittlerweile auch schon zahlreiche Fahrzeuge mit niedrigen Betriebsnummern.

Nach Umbau Wiener Ursprung verschleiert

Im Juni 2008 trafen mit E_6 4926 und c_6 1928 die ersten Fahrzeuge dieser Bauarten in Krakau ein. Der Triebwagen kam dann – weitgehend im Originalzustand – im Juni und Juli

Krakau: Der Zug 125 + 185 erhielt vor der Inbetriebnahme im Juli 2006 rot/weißen Neulack (hier am 11. Oktober 2006 in der ulica Józefa Dietla), verkehrt aber seit Ende 2010 mit blau/weißem Farbkleid. Ungefähr zeitgleich wurde dafür der Zug 130 + 590 rot/weiß lackiert



Krakau: Dem hier am 18. Mai 2012 fotografierten EU8N 3013 sieht man seine Herkunft nicht an. Er entstand 2010 aus je einem E_6 und c_6. Das eingefügte Niederflur-Mittelteil wurde fabrikneu beim Unternehmen Autosan SA in Sanok beschafft

einige Wochen lang auf einer mit Zweirichtungswagen zu betreibenden Baustellenlinie 72 zum Einsatz. Von April 2009 bis Mai 2010 kamen aus Wien weitere 26 Trieb- und 25 Beiwagen nach Krakau. Aus allen vorhandenen Fahrzeugen sollten 26 Einrichtungs-Achtachser mit fabrikneuen Niederflur-Mittelteilen des polnischen Herstellers Autosan SA entstehen. Das zusätzliche Drehgestell samt Gelenk konnte aus den c_6 gewonnen werden und dies war auch der einzige Grund für die Übernahme der Gelenk-Beiwagen. Das zuerst angelieferte Mittelteil gelangte in den noch nicht umgebauten E_6 4942. Mit dieser Konstruktion unternahmen Techniker der MPK im September 2009 nächtliche Probefahrten im Netz.

Noch im Herbst 2009 startete der Serienumbau und am 2. Juli 2010 stand mit dem EU8N 3012 der erste Umbauwagen für den Linienverkehr zur Verfügung. Die Inbetriebnahme der Wagen 3013 bis 3037 erfolgte sukzessive bis April 2012 und aus den ex Utrechter Wagen 4901 und 1901 entstand bis Oktober 2012 der EU8N 3011. Äußerlich lassen die Wagen kaum ihre Herkunft erahnen, zumal auch die Front- und Heckpartien gegen neue GFK-Teile ausgetauscht wurden. Die EU8N besitzen ein eigenständiges Lackierungsschema, dessen Grundfarbe aber wiederum Blau ist. 2012/13 übernahm die MPK weitere fünf E_6 und sechs c_6 aus Utrecht, aus denen weitere EU8N entstehen sollen.

Wiener in Kattowitz

Der Verkehrsbetrieb „Tramwaje Slaskie SA" (abgekürzt: TS; übersetzt: Schlesische Straßenbahnen AG) übernahm im Dezember 2010 aus Wien zu Testzwecken den E_1 4503 sowie den c_3 1224. Bei nächtlichen Probefahrten stellte das Unternehmen die

Kattowitz: Der E_1 937 ist im Depot Bedzin stationiert und kommt auf der Linie 26 zum Einsatz, hier am 15. April 2013 in Sosnowiec, ulica Marszalka Józefa Pilsudskiego. Auffällig sind das Klimagerät am Dach, die digitale Zielanzeige und die neuen Scheinwerfer

Eignung für das Straßenbahnnetz fest, verwarf jedoch einen angedachten Betrieb mit Beiwagen. Mit den Wiener Linien vereinbarte die TS daher die Übernahme weiteren 29 E_1, die im Zeitraum von Juni 2011 bis Oktober 2012 in der Hauptwerkstätte Chorzów (Königshütte) eintrafen. Da sich in der Bevölkerung wie auch beim Fahrpersonal Widerstand gegen die Übernahme von gebrauchten Fahrzeugen regte, gestalteten sich die vor der Inbetriebnahme durchzuführenden Umbauten weitaus umfangreicher, als in jedem anderen Übernahmebetrieb. Den Innenraum ließ die TS völlig neu gestalten (GFK-Verkleidung der Wände, Fußboden aus Kunststoffguss, neue Polstersitze mit hohen Lehnen, verbesserte Beleuchtung), der Fahrerplatz erhielt eine geschlossene Kabine samt Klimatisierung und ein neu gestaltetes Armaturenbrett, und die Frontpartie zeigt sich nun mit einer großen LED-Zielanzeige, zwei Scheinwerfern und einer verstärkten Stoßstange deutlich verändert. Für eine optische Verjüngung sorgt auch die Lackierung in den Farben Rot, Schwarz und Elfenbein.

Einsatz seit 2011

Die Präsentation des ersten fertiggestellten Wagens mit der Nummer 920 erfolgte im Rahmen eines „Tages der offenen Tür“ in der Remise Bedzin (Bendzin) am 17. September 2011 und Ende 2012 waren 25 E_1 einsatzbereit. Sie fasste das polnische Unternehmen in der Nummerngruppe 920 bis 948 zusammen, wobei aber die Wagen 930, 933, 944 und 948 (wie auch der unfallbeschädigt übernommene Wagen 4822) nur als Ersatzteilspender dienen. Sie wurden nur buchmäßig umgezeichnet und nicht umgebaut. Die E_1 sind in den Betriebshöfen Bedzin und Gleiwitz stationiert und kommen seit 15. Oktober 2011 auf der Linie 26 und seit 1. Dezember 2011 auf der Linie 1 zum Einsatz.

Wolfgang Kaiser



Zu den von der Tramwaje Slaskie SA in Gleiwitz stationierten Wagen gehört der E_1 932. Auf der Line 1 begegnete er am 19. April 2012 in Zabrze (Hindenburg) vor der Kulisse deutscher Gründerzeit-Häuser dem polnischen Standard-Vierachser 105Na 650

c_3-Umsetzungen aus Wien – Zuordnung der neuen Wagennummern

Nr. Wien	Ausm.	Empfänger	neue Nr./Hinweise
1103	2003	Miskolc	Ersatzteilspender
1107	2002	Miskolc	Ersatzteilspender
1108	2009	Krakau	559
1117	2011	Krakau	577II
1118	2009	Krakau	557
1122	2003	Miskolc	301
1123	2007	Miskolc	Ersatzteilspender
1124	2011	Krakau	571; 2013 UN: 671
1125	2003	Miskolc	303
1132	2007	Miskolc	Ersatzteilspender
1135	2009	Krakau	554; 2013 UN: 654
1137	2006	Krakau	588
1138	2007	Krakau	Ersatzteilspender
1143	2008	Krakau	560
1144	2006	Krakau	592; 2012 UN: 549
1147	2003	Miskolc	304
1150	2008	Krakau	Ersatzteilspender
1154	2003	Miskolc	300
1156	2006	Krakau	593; 2012 UN: 550
1157	2008	Krakau	561
1158	2011	Krakau	575II
1161	2003	Miskolc	305
1164	2006	Krakau	586
1165	2003	Miskolc	302
1166	2006	Krakau	585
1168	2005	Krakau	583; 2011 UN: 547
1171	2009	Krakau	558
1175	2004	Krakau	569; 2013 UN: 669
1176	2003	Krakau	562

Nr. Wien	Ausm.	Empfänger	neue Nr./Hinweise
1177	2006	Krakau	591; 2012 UN: 548
1180	2004	Krakau	568; 2013 UN: 668
1182	2005	Krakau	582; 2011 UN: 545
1184	2005	Krakau	575; 2011 UN: 546
1189	2004	Krakau	572; 2013 UN: 672
1193	2011	Krakau	578II
1194	2011	Krakau	579II
1195	2003	Krakau	574
1196	2007	Krakau	594; 2012 UN: 551
1197	2010	Krakau	586II
1198	2004	Krakau	566
1199	2006	Krakau	587; 2013 UN: 687
1203	2009	Krakau	555; 2013 UN: 655
1204	2004	Krakau	573; 2013 UN: 673
1209	2012	Krakau	594III; 2013 UN: 534
1212	2011	Krakau	583II
1215	2005	Krakau	580; 2011 UN: 543
1216	2011	Krakau	581II
1217	2012	Krakau	589II
1218	2005	Krakau	581; 2011 UN: 544
1219	2011	Krakau	576II
1224	2010	Kattowitz	kein Einsatz; 2012 nach Krakau 552
1225	2009	Krakau	Ersatzteilspender
1230	2006	Krakau	589
1236	2007	Krakau	Ersatzteilspender
1237	2006	Krakau	590
1239	2007	Krakau	595
1243	2009	Krakau	556

Nr. Wien	Ausm.	Empfänger	neue Nr./Hinweise
1245	2008	Krakau	596
1250	2013	Krakau	540
1251	2008	Krakau	553; 2013 UN: 653
1252	2013	Krakau	537
1253	2004	Krakau	570; 2013 UN: 670
1254	2004	Krakau	567
1255	2004	Krakau	563
1256	2004	Krakau	564
1257	2005	Krakau	576; 2011 UN: 597; 2013 UN: 697
1258	2004	Krakau	565
1262	2005	Krakau	577; 2011 UN 598; 2013 UN: 698
1263	2004	Krakau	Ersatzteilspender
1266	2012	Krakau	593II
1268	2013	Krakau	539
1271	2011	Krakau	580II
1274	2012	Krakau	592II; 2013 UN: 692
1276	2012	Krakau	535
1277	2012	Krakau	536
1278	2012	Krakau	591II; 2013 UN: 691
1279	2011	Krakau	582II
1281	2005	Krakau	584
1282	2013	Krakau	532
1286	2013	Krakau	541
1287	2005	Krakau	578; 2011 UN: 599; 2013 UN: 699
1288	2012	Krakau	594II; 2013 UN: 694
1289	2005	Krakau	579; 2011UN: 542

UN = Umnummerierung; II = Zweitbesetzung der Nummer


6
3
Vaihingen



Einst & Jetzt

An eine Umstellung der Stuttgarter Straßenbahn auf normalspurigen Stadtbahnbetrieb war am 5. April 1979 noch nicht zu denken, als in Möhringen eine aus Gerlingen gekommene GT4-Doppeltraktion auf der Linie 6 in Richtung Echterdingen unterwegs ist. Sie ist links teilweise verdeckt und hat sich aus dem Talkessel, in dem Stuttgart liegt, über die steile und bogenreiche Neue Weinsteige heraufgekämpft. In Möhringen begegnet sie zwei GT4, die jeweils einen zweiachsigen Beiwagen des Typs 82 führen. Diese Zugformation war damals typisch für die Linie 3 Plieningen – Vaihingen und der Umsteigeverkehr war in Möhringen stets rege. Im Vordergrund rechts ist ein normalspuriges Gleis zu sehen, das dem Güterverkehr dient und nichts mit der künftigen normalspurigen Stadtbahn zu tun hat. Hinter dem Stromabnehmer des mittleren Zuges ist der Turm der 1953 erbauten St.-Hedwig-Kirche zu sehen. Die Linie 3 wurde als erste auf Stadtbahnbetrieb umgestellt.

34 Jahre später am 29. November 2013 ist die Szenerie kaum wiederzuerkennen: Nicht nur die augenscheinlichen Änderungen, die die Systemumstellung von der meterspurigen Straßenbahn zur normalspurigen Hochflurstadtbahn mit sich brachte, sondern auch die städtebauliche Einbettung der Station, wandelte sich vollkommen. Die umfangreichen Bahnanlagen des einstigen Bahnhofs der Filderbahn, die die Vorgängerin der Straßenbahn und „Vorvorgängerin“ der heutigen Stadtbahn an dieser Stelle war, sind schließlich im modernen Stadtverkehr nicht mehr nötig. Deshalb fanden die Flächen in den vergangenen Jahren eine Nutzung für den Wohnungsbau. So spitzelt der Kirchturm der Sankt-Hedwig-Kirche als nahezu einziges Wiedererkennungsmerkmal nur gerade so hinter dem orangefarbenen Mehrfamilienhaus hervor.

Text/Fotos: P. Krammer und B. Kussmagk

Das Ende nach der Wende

Abschied vom Zweiachser bei den Betrieben in Ostdeutschland ■ Als im November 1989 die Mauer fiel, standen bei 22 DDR-Straßenbahn-betrieben noch zweiachsige Triebwagen unterschiedlichen Typs im Liniendienst. Doch wo und wie lange konnten sie sich nach der Wiedervereinigung noch behaupten?

Werbung für Zigaretten am Straßenrand und für einen Supermarkt am Triebwagen? Diese Aufnahme ist weit nach dem Mauerfall entstanden! Als die zweiachsigen Fahrzeuge anderswo in den östlichen Bundesländern schon längst abgelöst waren, ratterten die Gotha- und Rekowagen in Jena unverändert zuverlässig im regulären Liniendienst. Kurz vor der Endstelle der Linie 1 in Jena-Zwätzen entstand am 5. Mai 1995 diese Aufnahme vom Reko-Tw 136 mit den Beiwagen 179 (Reko BZ70) und 158 (Gotha B57) MICHAEL BEITELSMANN





Berlin: Am 12. Mai 1990 war die Mauer längst gefallen, an Kfz prangten unverändert die I-Kennzeichen – an einen Verzicht der Rekowagen war nicht zu denken. Der auf Linie 22 nach Rosenthal von 217 107 geführte Zug war Am Weidendamm nach nur kurzer Fahrt von der Endhaltestelle noch schwach besetzt. Die DDR-Grenzer laufen zum Bahnhof Friedrichstraße – doch im „Tränenpalast" hat sich ihre Arbeit radikal geändert

BERNHARD KUSSMAGK

Die seit 1968 in Serie in die DDR importierten vierachsigen Tatrawagen verschiedenen Typs verdrängten in den 1980er-Jahren immer mehr zweiachsige Fahrzeuge aus dem Liniendienst. Doch lediglich die Straßenbahnbetriebe in Erfurt, Magdeburg, Schwerin, Chemnitz und Leipzig schafften es, schon vor dem Mauerfall auf die zweiachsigen Triebwagen aus DDR-Produktion im öffentlichen Verkehr zu verzichten (die auf Zweiachsern basierenden vierachsigen Gelenkwagen vom Typ G4 bleiben hier unberücksichtigt).

Die übrigen 22 Betriebe auf dem Gebiet der DDR setzten auch Anfang 1990 noch vereinzelt LOWA, vorallem aber Reko- und Gotha-Wagen ein, darunter mehrere CKD-Lizenznachbauten; in Bad Schandau gab es sogar noch modernisierte Vorkriegswagen.

In Potsdam endete der reguläre Zweiachsereinsatz bereits am 3. Januar 1990. In den 21 anderen Städten rollten sie aber auch nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten weiter im Liniendienst. Auf der Kirnitzschtalbahn sowie der Naumburger und Woltersdorfer Straßenbahn sind die „Klassiker aus DDR-Jahren" bis heute zu finden. Wie lange die zweiachsigen Wagen in den größeren und Großbetrieben auf dem Gebiet der östlichen Bundesländer noch täglich unterwegs waren, ist vielen jüngeren Nahverkehrsfreunden heute spontan kaum bewusst. Das STRASSENBAHN MAGAZIN gibt deshalb einen Überblick, grob gegliedert in alphabetischer Reihenfolge. Aus Platzgründen wird unterschiedlich detailliert auf einzelne Betriebe eingegangen.

Berlin: regelmäßiger Einsatz von Rekowagen am 9. November 1989

Linie	Endstellen	Zugbildung	Verkehrszeit der Linie
13	U-Bhf. Dimitroffstraße – Blockdammweg *	Tw+Bw+Bw	Mo–Fr
17	Leninallee/Dimitroffstraße – Johannisthal, Haeckelstraße *	Tw+Bw+Bw	täglich
19	S-Bhf. Frankfurter Allee – Krankenhaus Köpenick ***	Tw+Bw+Bw	HVZ
21	U-Bhf. Dimitroffstraße – Krankenhaus Köpenick ***	Tw+Bw+Bw	Sa und So
22	Am Kupfergraben – Rosenthal	Tw+Bw+Bw	täglich
25	S-Bhf. Schöneweide – Rahnsdorf	Tw+Bw+Bw	täglich
26	S-Bhf. Schöneweide – Krankenhaus Köpenick ***	Tw+Bw+Bw	Mo–Fr
46	Am Kupfergraben – Niederschönhausen, Schillerstraße	Tw+Bw+Bw	täglich
49	Hackescher Markt – Bucholz, Hauptstraße	Tw+Bw+Bw	täglich
82	S-Bhf. Ostkreuz – Mahlsdorf-Süd ***	Tw+Bw+Bw	Mo–Fr
83	S-Bhf. Mahlsdorf – Wendenschloß **	Tw+Bw+Bw	täglich
84	Friedrichshagen, Wasserwerk – Altglienicke, Am Falkenberg	Tw+Bw+Bw	täglich
85	Johannisthal, Haeckelstraße – Wendenschloß ***	Tw+Bw+Bw	HVZ
86	S-Bhf. Berlin-Köpenick – Alt-Schmöckwitz **	Tw+Bw+Bw	täglich
88	S-Bhf. Schöneweide – Oberschöneweide, Betriebshof	Tw	HVZ

Regelmäßiger Einsatz von Rekowagen zum Jahresende 1993

Linie	Endstellen	Zugbildung	Verkehrszeit der Linie
52	Hackescher Markt – Niederschönhausen, Schillerstraße	Tw+Bw(+Bw)	täglich
53	Hackescher Markt – Rosenthal	Tw+Bw(+Bw)	täglich
60	S-Bhf. Adlershof – Rahnsdorf	Tw+Bw(+Bw)	täglich

* überwiegend Rekozüge, teilweise Tatrazüge; ** nur in Ausnahmefällen bei Ausfall von Gotha-Großraumzügen; *** Mischbetrieb mit Großraumzügen

Berlin

Ab 10. März 1989 trugen alle Wagentypen der BVG die orangerote Lackierung. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Verkehrsbetrieb 131 zweiachsige Reko-Tw und 231 Reko-Bw im Bestand. Diese allein 362 Zweiachser setzten sich aus folgenden Typen zusammen:

54 Zweirichtungswagen

TZ 69 (ZR-Tw) .... 18 Wagen
BZ 69 (ZR-Bw) .... 36 Wagen

Einrichtungswagen

TE 59 (ER-Tw) .... 61 Wagen
TE 63 (ER-Tw) .... 13 Wagen
TE 64 (ER-Tw) .... 39 Wagen
BE 59 (ER-Bw) .... 160 Wagen
BE 64 (ER-Bw) .... 13 Wagen
BE 69 (ER-Bw) .... 22 Wagen

Die zweiachsigen Gothawagen hatten Berlin bereits 1970 verlassen, 1990 gab es lediglich noch einen T57 als Fahrschulwagen. Der oben vorgestellte Rekowagenbestand reduzierte sich ab 1990 drastisch. Vor allem die von 1988 bis 1991 nach Berlin gelieferten Großraumwagen vom Tatra-Typ T6A2 mit ihren Beiwagen verdrängten die Zweiachser. Im Jahr 1993 waren noch 25 zweiachsige Rekotriebwagen (sowohl Einrichtungs- als auch Zweirichtungswagen, sowie 48 passende Rekobeiwagen vorhanden. Für das fol-



Werbung für Maggi an DDR-Straßenbahnwagen? Nach 1990 war das in Brandenburg möglich! Im April 1995 trugen diese sowohl der Tw 121 (T2-62, Gotha 1964, ex Tw 49) als auch der Bw 250 (B2-64, Gotha 1967, ex Bw 63), hier im Betriebsbahnhof Bauhofstraße IVO KOEHLER

gende Jahr war die Reduzierung des Bestandes auf neun Trieb- und 18 Beiwagen geplant – 1995 sollten dann alle Zweiachser aus dem Liniendienst ausgeschieden sein. Am 28. Januar dieses Jahres fand eine offizielle Verabschiedung für den Nordostraum statt. Der letzte reguläre Rekowagenzug fuhr dann am 1. Juni 1996 in Berlin auf der Linie 68.

Brandenburg

Brandenburg (Havel) gehört zu den deutschen Betrieben mit der längsten Einsatzzeit zweiachsiger Gothawagen. Sie standen in der Havelstadt von 1958 bis 1998 im regulären Linieneinsatz. Aufgrund der baufälligen Gördenbrücke waren in den 1980er-Jahren KT4D-Doppeltraktionen untersagt, weshalb die Verkehrsbetriebe an den zweiachsigen Wagen aus DDR-Produktion festhielten. Ihren Höchststand hatten sie im Jahr 1990 mit 30 Trieb- sowie 59 Beiwagen erreicht. Danach sinkende Fahrgastzahlen, die Einweihung der neu gebauten Gördenbrücke im Juni 1992 sowie der Einsatz der modernisierten KT4D und die Beschaffung von Niederflurwagen vom Typ MGT6D ab 1995 führten zur Reduzierung des Zweiachserbestandes. So schieden beispielsweise 1991 mit dem Tw 113 und den Bw 203 sowie 256 die letzten LOWA-Wagen aus.

Die 1990 aus Gera übernommenen Triebwagen waren übrigens nicht die letzten Neuzugänge: Die letzten Gothawagen trafen 1994 aus Jena und Halberstadt in Brandenburg ein. Die Neuzugänge ersetzten teilweise vorhandene Wagen, bei denen der Aufwand einer Hauptuntersuchung zu hoch erschien.

Im Jahr 1997 hielten die Verkehrsbetriebe noch 13 Gotha-Tw und neun passende Bw für den Liniendienst vor. Im selben Jahr stellten sie den ersten mit einem Niederflurmittelteil versehenen KT4D nun als Typ KTNF6 in Dienst. Gemeinsam mit weiteren Niederflurwagen lösten sie die Zweiachser im folgenden Jahr endgültig ab. Am 10. Januar 1998 verkehrten diese zum letzten Mal im regulären Liniendienst. An diesem Tag fand die offizielle Verabschiedung der Gothawagen statt. Mit den Tw 42 und 125 blieben je ein Zweirichtungswagen vom Typ ET54 sowie ein Einrichtungswagen vom Typ T2-62 als Museumwagen erhalten. Die

Der 1988 nach Brandenburg umgesetzte Tw 118 (T2-61, Gotha 1961, ex Plauen Tw 86) passierte am 2. August 1990 mit zwei Beiwagen den Plauer Torturm der Havelstadt PHILIPPE SMETS



Cottbus: Im Sommer 1990 fuhr ein von Tw 95 geführte Zug auf der Linie 1 in der Karlstraße in Richtung Schmellwitz, Anger. In Höhe der Haltestelle Beuchstraße entstand diese Aufnahme. Heute ist die Straßenbahn in diesem Bereich zweigleisig ausgebaut OLAF GÜTTLER



Dessau: Auf dem Weg zum Bahnhof passierten Tw 42 und Bw 103 im Juli 1992 die Hauptpost. Der 1966 in Gotha gebaute Tw vom Typ T2-64 war einer der wenigen nach 1990 gelb lackierten Zweiachser. 1993 kam er als historischer Wagen nach Magdeburg IVO KÖHLER

1967/68 von CKD gebauten Bw 261 und 273 vom Einheitstyp B2D ergänzen diese – außerdem blieb der ehemalige Tw 106 vom Typ T57 als ATw 306 in Brandenburg.

Cottbus

Aufgrund der zahlreichen KT4D-Zugänge befand sich der Cottbuser Gothawagen-Bestand in der Wendezeit bereits in Auflösung. Ende 1989 waren noch 22 Trieb- und 32 Beiwagen vorhanden. Erstere setzten sich einschließlich von zwei Arbeitswagen aus acht T57, fünf T2-62 sowie sieben T2D zusammen. Von den davon nicht nach Schöneiche abgegebenen oder verschrotteten Triebwagen wechselten zwei 1990 in den Arbeitswagenpark.

Der Beiwagenbestand reduzierte sich im Vereinigungsjahr um je fünf Wagen der Typen B2-62 und B2D auf zwölf der letzteren und zwei des Typs B2-62. Diese 14 Bw ergänzten 1990 noch acht B57 (in Cottbus als EB57).

Anfang des folgenden Jahres standen noch ein Dutzend Gotha-Triebwagen für den Liniendienst zur Verfügung. Ihre letzten regulären Einsätze absolvierten sie am 8. März 1991, am 24. März folgte eine Sonderfahrt. Anschließend gingen die Tw 63 und 67 mit drei Beiwagen nach Halberstadt sowie Tw 96 nach Jena.

Bis auf drei Ausnahmen ließ der Cottbusverkehr die übrigen 1991 noch vorhandenen Trieb- und Beiwagen zerlegen (1996 bis 1998 auch mehrere zweiachsige Arbeitswagen). Erhalten blieben in Cottbus zwei in Gotha gebaute „Zweirichter“ als Arbeitswagen sowie der T2-62 Nr. 62 als Museumswagen.

Dessau

Nach dem Mauerfall verfügte der VEB Verkehrsbetriebe Dessau über mehr als 20 zweiachsige Triebwagen (meist Gotha-Einrichtungswagen des Typs T2-62, zwei T57 und ein T2D sowie Rekowagen) und mehr als 30 Beiwagen (meist Gotha-Einrichtungswagen, vereinzelt Rekowagen). Doch im Laufe der Jahre 1990/91 gingen die Beförderungszahlen auch in Dessau zurück. Daraufhin strich die aus dem VEB hervorgegangene Verkehrsgesellschaft den bisher üblichen zweiten Beiwagen – ab 5. November 1991 waren auf den beiden Linien regulär nur noch Zwei-Wagen-Züge unterwegs. Die dafür genutzten Beiwagen rüstete der Betrieb mit Türöffnern nach, die abgestellten Fahrzeuge ließ er verschrotten.

Im Herbst 1992 gab es in Dessau eine dreimonatige Betriebspause, in der Gleisarbeiten stattfanden. In dieser Zeit trafen ausreichend Gelenkwagen vom Düwag-Typ GT8 aus Duisburg in der Muldestadt ein, so dass die Verkehrsgesellschaft den regulären Liniendienst nach den Bauarbeiten am 19. Dezember 1992 ausschließlich mit diesen Gebrauchtwagen wiederaufnahm. Mit diesem Tag schieden alle Zweiachser offiziell aus dem Unterhaltungsbestand aus. Nach einer kurzen Abstellzeit erfolgte meist ihre Zerlegung, einige wenige Fahrzeuge erwarben private Interessenten und Vereine.

Anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Dessauer Straßenbahn“ kamen der im Sommer 1994 noch vorhandene Gotha-Tw 21 (T2-64) und der Bw 109 (B2-64) als Sonderwagen zum Einsatz – sie sollten als historische Wagen erhalten werden. Allerdings sonderte die Verkehrsgesellschaft 2008 beide aus und ließ sie zerlegen.

Der 1994 ebenfalls noch vorhandene Rekotriebwagen 40 vom Typ TZ70 (von 1991 bis 2001 als Tw 41 geführt) gelangte kurze Zeit ins Technikmuseum „Hugo Junkers“, wurde aber 2008 gleichfalls verschrottet. Seitdem erinnert in Dessau kein Wagen mehr an die viele Jahrzehnte auch hier so typischen Zweiachser.

Dresden

Zweiachsige Straßenbahnwagen verkehrten in der Wendezeit lediglich noch auf der Linie 1 nach Cossebaude im regulären Liniendienst. Die dortige Endstelle besaß aus Platzgründen keine Wendeschleife – der Bau eines Gleisdreieckes war am Widerstand der Anwohner gescheitert. Damit war die Fußnote hinfällig, die unter dem im Fahrplanheft 1990/91 veröffentlichten Tabellen für die Linie Cossebaude – Postplatz – Tolkewitz stand: „Tritt nach Fertigstellung des Gleisdreiecks Cossebaude in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt kommen auch auf der Linie 1 Tatra-Fahrzeuge zum Einsatz.“

Dadurch waren die DVB gezwungen, weiterhin Zweirichtungswagen einzusetzen. Dafür standen zuletzt etwa 15 Triebwagen Gothaer Bauart (Fahrzeuggruppennummer 213) und knapp 40 dazu passende Beiwagen (Gruppennummer 263) zur Verfügung.

Vor dem Betriebshof in Frankfurt (Oder) gaben sich am 3. August 1990 drei Trieb- sowie mehrere zweiachsige Beiwagen ein Stelldichein. Teilweise wurden sie jedoch schon als Arbeitsfahrzeuge genutzt. Der Tw 32 (T57, Gotha 1960) dient seit 1995 als Schneepflugwagen, Tw 15 wurde 1968 von CKD gebaut und 1991 verschrottet PHILIPPE SMETS

Üblicherweise führte ein Triebwagen zwei, zuletzt meist nur einen Beiwagen.

Die fehlende Wendemöglichkeit für Tatra-Wagen, aber auch die in absehbarer Zeit notwendige aufwendige Neutrassierung der Strecke führte letztendlich zur Einstellung der Linie – zumal auf einem Abschnitt der nunmehrigen Bundesstraße 6 die Autofahrer der stadtwärts fahrenden Straßenbahn ausweichen mussten. So endete der planmäßige Linienverkehr der letzten Zweiachser in Dresden in den frühen Morgenstunden des 2. Dezember 1990 mit der Stilllegung der Strecke nach Cossebaude.

Randalierer brachten Wageneinsatz durcheinander

Da in der Nacht zuvor aus einem Jugendklub kommende Jugendliche den für den letzten Betriebstag vorgesehenen, aus 213 009, 263 011 und 263 023 gebildeten Dreiwagenzug beschädigt hatten, sprang der Bereitschaftsdienst ein: Um 3.20 Uhr erfolgte die letzte fahrplanmäßige Abfahrt ab Cossebaude mit Tw 213 210 und Bw 263 041. Danach gab es eine kurze offizielle Ansprache, in der die Direktion den Fahrern und dem Rangierpersonal für ihre Arbeit dankte. Kurz nach 4 Uhr fuhr dann der wirklich letzte Zug ab Cossebaude mit dem Tw 213 208 und den Bw 263 040 sowie 263 050. Er rückte als Dienstfahrt um 5 Uhr im Depot Mickten ein, konnte aber von den zahlreich erschienenen Straßenbahnfreunden genutzt werden. Die meisten der Dresdner Gotha-Wagen wurden anschließend bis 1993 verschrottet. Nach dem Ausscheiden von zwei zeitlich aufeinanderfolgenden „Lottchen"-Kinderstraßenbahnwagenpärchen befinden sich die Arbeitswagen 201 011 und 201 113 im aktuellen Unterhaltungsbestand. Daneben gibt es bis heute aktive Zweiachser im historischen Wagenpark.

Frankfurt (Oder)

Im Jahr 1989 gab es in Frankfurt noch mehr als 40 Einrichtungswagen vom Gotha-Einheitstyp sowie vier Reko-Triebwagen für den Liniendienst. Für diese befanden sich etwa 20 Einheitsbeiwagen und knapp zehn Reko-Beiwagen im Bestand. Doch bereits 1990 begann der große Aderlass – mit den sechs von CKD gebauten Tw 10, 13, 16, 19, 24 und 25 und den beiden Gotha-Tw 50 und 51 gingen acht Zweiachser in den Schrott. 1991 folgten die CKD-Tw 15, 17 und 20 sowie die sechs Gotha-Tw 48, 52, 55, 56, 57 und 60 mit zwei Beiwagen, die beiden Reko-Tw 44 und 46 wechselten in den Arbeitswagenbestand.

Im Jahr 1992 schieden die beiden 1974 gebauten Rekotriebwagen 43 und 47 sowie der Gotha-Tw 30 aus, in den Schrott gingen unter anderem die Bw 104, 129, 131, 136 und 146.



Dresden: Der Tw 213 210 trug am Abschiedstag der Linie 1 nach Cossebaude am 1. Dezember 1990 einen Trauerkranz, hier an der Einmündung der Cossebauder in die Meißner Landstraße. Am Morgen des folgenden Tages endete der reguläre Liniendienst der Zweiachser in Dresden NORBERT KUSCHINSKI

In Gera verkehrten noch bis zum 26. Oktober 1990 zweiachsige LOWA-Wagen. Am 20. Juli 1990 überquerte der Tw 132 mit dem Bw 283 als Mittagsausfahrer auf Linie 1 die Zwötzener Brücke FRANK GECKS

Görlitz: das Zweiachser-Ende in Stichpunkten

- 1989 Verkauf von zwei Trieb- sowie sechs Beiwagen nach Schöneiche
- 1989 Umsetzung des Bw 51 zur Pioniereisenbahn Görlitz, dort Nutzung als Café
- 1990 Anlieferung weiterer KT4D
- 1991 Umstellung Linie 2 von vier Gotha- auf drei Tatrakurse
- 1991 Anbindung Wendeschleife Weinhübel mit Netzumstellung: Wegfall der Linien 4 und 5
- 1992 letztes Einsatzjahr von Zweiachsern auf der SL 1 – danach Verkauf mehrerer Fahrzeuge nach Jena
- 1992 letzter Einsatz mit drei Solowagen auf der SL 2 nach Biesnitz
- 1993 Verschrottung fast aller zweiachsiger Wagen
- 1993 Gotha-Tw 8 und Gotha-Bw 67 als historische Wagen vorgesehen – aber keine Realisierung
- 1997 Verschrottung des Bw 67
- 1998 Beginn Umbau Tw 8 zum Partywagen – 1999 Abbruch der Arbeiten
- 2003 Verschrottung des Tw 8 im Depot
- 2006 Verschrottung des als Café genutzten Bw 51 bei Parkeisenbahn

Da am Abschnitt der Linie 1 in die Lebuser Vorstadt ein Unterwerk fehlte, war diese für die KT4D nicht zugelassen. Bis Ende 1993 bedienten diese Strecke ausschließlich die Gothawagen. Zu diesem Zeitpunkt waren noch zwölf Trieb- und neun Beiwagen vorhanden. Auch nach Bau und Inbetriebnahme des Unterwerkes blieben mehrere Zweiachser bis zum Abschluss der Modernisierung der vorhandenen KT4D im Betriebsbestand. Mit vier Gothazügen endete schließlich am 12. Mai 1995 der Einsatz von Gotha-Fahrzeuge im Linienverkehr. Bis 1996 nutzte der Verkehrsbetrieb noch mehrere Gotha- und Reko-Wagen im Arbeitswagenpark.

Gera

Im Jahr 1990 lieferte CKD Prag 16 Triebwagen vom Typ KT4D in drei Serien nach Gera. Die Inbetriebnahme erstreckte sich auf den Zeitraum vom 27. Juli bis zum 26. Oktober. Damit endete in Gera am 26. Oktober 1990 der reguläre Linieneinsatz der Zweiachser der Bauart LOWA. Die letzten beiden Züge waren Tw 131 und Bw 228 sowie Tw 136 und Bw 229. Die beiden Triebwagen wurden anschließend in Gera aufgearbeitet und im August 1991 nach



Görlitz: In der Heiligen-Grab-Straße legten Tw 4 und Bw 60 am 26. Juni 1990 an der Haltestelle Schanze einen Halt ein, die kurze Zeit später den Namen „Heiliges Grab“ erhielt. Die am Tw werbende Fa. KEMA gibt es übrigens bis heute OLAF GÜTTLER

Betriebe ohne Zweiachserbetrieb 1989

Vor 1989 hatten die Verkehrsbetriebe in Erfurt, Magdeburg, Schwerin, Chemnitz und Leipzig ihre zweiachsigen Triebwagen im Liniendienst durch modernere Fahrzeuge abgelöst. Aber auch danach waren dort manchmal einzelne Zweiachser noch anzutreffen – hier dazu exemplarisch die Entwicklung in drei der Städte:

Durch die kontinuierliche Anlieferung neuer KT4D hatte der Anteil der Zweiachser bei der Erfurter Straßenbahn bereits ab Anfang der 1980er-Jahre spürbar abgenommen. Sowohl die G4-Gelenkwagen als auch die Zweiachsertriebwagen schieden im Jahr 1987 aus dem Linienverkehr aus. Aber auch danach waren noch Gothawagen vereinzelt im Stadtbild anzutreffen: Wie auch in Leipzig und anderen Städten fanden sie als Arbeits- und Sonderfahrzeugen bis in die 1990er-Jahre hinein eine Nutzung. Als solche blieben der Fahrschultriebwagen 10 (Typ T2D, bis 1969 Halle) sowie die 1982 bzw. 1986 aus den Bw 232 III und 258 III (Typen B2D) umgebauten Güter- bzw. „Saugwagen" bis 1992 im Bestand.

Die meisten der heute noch in Erfurt verwendeten Arbeits- und Sonderfahrzeuge entstanden aus zwischen 1992 und 2001 von der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha (TWSB) übernommenen Wagen. Für den Gothaer T57 mit der Nr. 46 sollte Erfurt zwischen 1993 und 1996 lediglich eine Zwischenstation auf seinem Weg nach Prora bleiben.

Schwerin und Chemnitz

In der heutigen Landeshauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern endete der reguläre Linieneinsatz von zweiachsigen Triebwagen bereits am 10. Juni 1988. An diesem Tag verkehrten die letzten Gothawagen der Typen T2-62/B2-62 im öffentlichen Verkehr. Damit war Schwerin nach Magdeburg in der DDR der zweite typenreine Tatra-Betrieb mit 1.435 Millimeter Spurweite. Karl-Marx-Stadt war es im Normalspurnetz formal noch vor Magdeburg und Schwerin, aber bis November 1988 gab es in dieser seit 1990 wieder Chemnitz genannten sächsischen Stadt ja auch noch die schmalspurige Linie nach Rottluff. Nach der Einstellung des dortigen 925-Millimeter-Betriebes verschwanden die Zweiachser aus dem dortigen Stadtbild. Von den einst elf in Schwerin vorhandenen Gothatriebwagen fand lediglich der Tw 35 als Rangiertriebwagen im Betriebshof Haselholz nach 1988 noch eine neue Aufgabe, Anfang der 1990er-Jahre ereilte ihn die Verschrottung.

Von den 16 beschafften Rekowagen des Typs TE 70, die 1986 aus dem Liniendienst in Schwerin ausgeschieden waren, erlebte nur der ehemalige Tw 6 III den Mauerfall im November 1989. Der seit 1983 als Werkstattwagen genutzte Zweiachser wurde schließlich am 16. Januar 1995 verschrottet.



In Leipzig kamen nach dem Mauerfall noch zweiachsige Bw bis zum 23. November 1991 hinter den G4 zum Einsatz. Wie in anderen Betrieben waren Gothawagen aber in den 1990er-Jahren noch als ATw oder, wie hier 1993 im Bh Angerbrücke, als Personalwagen im Bestand GUIDO WRANIK

Naumburg abgegeben, wo sie als Triebwagen 27 und 28 den Bestand ergänzten. Die letzten beiden LOWA-Beiwagen 228 und 229 dienten nach der Ausmusterung in Gera als Lager. Ersteren ließ der Verkehrsbetrieb dann 1991 und den Bw 229 im Jahr 1992 verschrotten.

Die anderen in Gera einst im Liniendienst verwendeten Zweiachsertypen aus DDR-Zeiten schieden noch vor den LOWA-Wagen aus. So hatten die KT4D-Lieferung 1988 sowie die Übernahmen solcher Kurzgelenkwagen 1989 aus Berlin und Brandenburg (Havel) die Geraer Trieb- und Beiwagen der Gotha-Typen T2/B2-61 schon 1989/90 verdrängt. Der letzte dieser Bw (Wagen 264) war am 19. Januar 1989 abgestellt worden, der letzte Einrichtungstriebwagen (Wagen 164) hatte am 29. Mai 1990 seinen letzten Einsatztag in Gera. Die zwischen 1988 und 1990 abgestellten Gothawagen kamen nach Brandenburg.

Die Beiwagen vom Typ B2D waren teilweise bis 1990 im Einsatz. Der Beiwagen 283 verkehrte bis zum 14. August 1990 in Gera. Danach erfolgte die Abgabe nach Brandenburg als Bw 280.

Görlitz

Durch die im März 1986 erfolgte Einstellung der Linie 1 nach Rauschwalde sowie das Eintreffen weiterer KT4D im Jahr 1987 waren Ende der 1980er-Jahre zahlreiche Zweiachser überzählig. So gelangten zwei von Gotha (Tw 11, Typ T2-62) sowie CKD (Tw 17) gebaute Einrichtungstriebwagen gemeinsam mit den beiden Zweirichtungsbeiwagen 65 und 66 (Gotha-Typ B57) und den vier Einrichtungsbeiwagen Nr. 63 und 64 (Gotha B2-64) sowie Nr. 68 und 69 (CKD-B2D) kurz vor dem Mauerfall 1989 nach Schöneiche, der Reko-Beiwagen 51 kam als Café zur Görlitzer Pioniereisenbahn. Im Jahr 1990 bedienten die Zweiachser noch die damalige Linie 2 komplett mit vier Kursen, die Linie 1 mit zwei Kursen sowie die Linien 3 und 5 mit jeweils einem Solokurs (mit „Zweirichtern").

1991 erfolgte auf der Linie 2 die Umstellung von vier Gotha- auf drei Tatrakurse, da der Verkehrsbetrieb die Stromversorgung in Biesnitz verbessert hatte. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 1991 ging die Wendeschleife Weinhübel ans Netz. Parallel dazu reduzierte der Betrieb die Anzahl der Linien von fünf auf drei. Danach bedienten drei Gotha-/Rekowagen-Kurse die SL1 sowie jeweils drei Tatrakurse die SL 2 und SL 3. Abends ersetzten oft die KT4D die Zweiachser auf der SL 1.

Nach dem Eintreffen von fünf gebrauchten KT4D aus Erfurt 1992/93 bestand an den Zweiachsern formal kein Bedarf mehr – daraufhin erwarb der Verkehrsbetrieb in Jena 1992 neun Gotha-Zweirichtungstriebwagen, fünf Beiwagen ET 57 und einen BZ70/1.

Mit dem Fahrplanwechsel im Juni 1992 übernahmen drei in Görlitz verbliebene Gotha-Zweirichtungswagen einen baustellenbedingten Pendeleinsatz in Biesnitz, wo sie solofahrend noch einmal wenige Wochen



Halberstadt: In der Domstadt kamen die Zweiachser im regulären Liniendienst bis 1995 zum Einsatz. Als Tw 41 am 13. März 1993 auf Linie 2 zum Hauptbahnhof am Holzmarkt seinen Halt einlegt, folgt ihm bereits ein aus Stuttgart übernommener GT4 GUIDO WRANIK

zum Einsatz gelangten. Damit endete am 7. August 1992 der Linieneinsatz von Zweiachsern in Görlitz – bis auf zwei Ausnahmen ließen die Stadtwerke daraufhin alle Wagen verschrotten.

Gescheiterte Museumspläne in Görlitz – Erfolge in Gotha

Erhalten blieben in Görlitz zunächst der Tw 8 und der Bw 67. Eine angedachte Restaurierung als historische Fahrzeuge scheiterte jedoch ebenso wie die Idee von 1998, den Triebwagen zum Partywagen umzubauen.

Ende des Linieneinsatzes zweiachsiger Tw nach 1989

Betrieb	Einsatzende
Berlin:	01.06.1996
Brandenburg:	10.01.1998
Cottbus:	08.03.1991
Dessau:	19.12.1992
Dresden:	02.12.1990
Frankfurt:	12.05.1995
Gera:	26.10.1990
Gotha:	24.01.1993
Görlitz:	07.08.1992
Halberstadt:	im Jahr 1995
Halle (Saale):	im Jahr 1991
Jena:	31.10.2004
Nordhausen:	31.01.1992
Plauen:	08.11.1991
Potsdam:	03.01.1990
Rostock:	12.01.1995
Schöneiche:	01.06.2008
Strausberg:	05.06.2004
Zwickau:	28.10.1995

Gab die Verkehrsgesellschaft den Bw schon 1997 zur Verschrottung frei, so folgte ihm 2002 auch der Tw 8.

Als letzter Zeitzeuge des Zweiachser-Betriebes in der Neißestadt existierte danach lediglich noch der 1989 an die Pioniereisenbahn abgegebene Reko-Bw 51. Nachdem er dort knapp 15 Jahre als Café genutzt worden war, erfolgte im Jahr 2006 seine Verschrottung.

In Gotha reduzierte sich der Bestand an Zweiachsern aus DDR-Produktion 1973 auf sieben Triebwagen. Diese kamen auch noch 1991 unverändert im Liniendienst zum Einsatz. Am 24. Januar 1993 schieden sie aus dem regulären Verkehr aus, mehrere Wagen blieben aber museal erhalten, über die im Rahmen des diesjährigen Jubiläums der Gothaer Straßenbahn berichtet wird.

Halberstadt

Zusätzlich zu acht fabrikneu angelieferten Gothawagen waren in der DDR-Zeit auch mehrere Reko- und zwei LOWA-Triebwagen samt Beiwagen sowie zahlreiche gebrauchte Gotha-Trieb- und Beiwagen nach Halberstadt gekommen.

1990 führte der Verkehrsbetrieb 13 Gotha-Trieb- und acht -Beiwagen sowie sieben Reko-Tw mit fünf Bw für den Liniendienst im Bestand. Im folgenden Jahr erhöhte sich der Triebwagenbestand durch die aus Cottbus übernommenen T2-62 Nr. 49 und den T2D Nr. 50 auf 15 – so viele Gotha-Triebwagen waren niemals zuvor (und danach) zeitgleich in Halberstadt stationiert.

Für die drei ebenfalls 1991 aus Cottbus übernommenen Beiwagen vom Typ B2-62 strich die Verkehrsgesellschaft drei Ende der 1970er-Jahre aus Magdeburg gebraucht übernommene B57 aus dem Bestand. Doch lange blieben die Zweiachser nicht mehr in Halberstadt im Einsatz: Ende 1992/Anfang 1993 trafen vierachsige Gelenktriebwagen aus Stuttgart als Ablösung ein. Die noch vorhandenen zweiachsigen „Einrichter“ ließ die Verkehrsgesellschaft danach überwiegend verschrotten. Erhalten blieb in Halberstadt der T2-62 Nr. 30 als Kinderbahn sowie der Bw 61 (Gotha 1969) als Museumswagen. Der Tw 49 kam hingegen nach Brandenburg.

Die noch vorhandenen Zweirichtungswagen blieben zunächst für die Pendellinie 3 Herbingstraße – Klusberge sowie eventuellen Baustellenverkehr im Unterhaltungsbestand. Im Jahr 1995 war auch damit Schluss. Danach verkaufte die Verkehrsgesellschaft die Tw 37, 41 und 42 ins rumänische Arad – Tw 40 war bereits 1994 verschrottet worden.

Neben den bereits genannten Museumswagen wechselte Tw 39 – ein zum „Einrichter“ umgebauter T57 – in den historischen Fahrzeugpark, zu dem auch der Rekowagen 29 sowie der LOWA-Wagen 36 zählen.

Halle

Dem Betrieb der Saalestadt gebührt der Superlativ, in der DDR über die größte Anzahl an Gothawagen verfügt zu haben: Insgesamt 317 verschiedene Zweiachser dieser Bauarten waren – allerdings zu unterschiedlichen Zeiten – in Halle stationiert (zeitgleich maximal 298 Wagen). Durch die Inbetriebnahme von vierachsigen Großraumwagen war der Zweiachser-Bestand 1989 auf 13 im Liniendienst genutzte Trieb sowie 20 Beiwagen gesunken. Sie kamen vor allem im Süden des Halleschen Netzes zum Einsatz – also auf den Strecken nach Bad Dürrenberg bzw. Merseburg.

Im Sommer 1991 endete der reguläre Einsatz der Gotha-Wagen in Halle. Bis auf zwei Museumswagen ließ die Verkehrs-AG die Beiwagen bis Ende 1992 zerlegen. Für Baustellendienste blieben drei aus Cottbus übernommene Zweirichtungstriebwagen noch kurze Zeit im Bestand. Seit 1996 gibt es außer den Arbeitswagen nur noch zwei Museums-Triebwagen, einen T2D und den ex Cottbusser T57. Neben vier Museumswagen sind aktuell noch drei Gothawagen als Arbeitswagen im Bestand.

Jena

Der Nahverkehrsbetrieb in Jena hatte zu DDR-Zeiten keine Tatrafahrzeuge erhalten. 1990 umfasste der Wagenpark 19 zweiachsige Triebwagen der Typen T57, T2-62 und T2D sowie 33 zweiachsige Beiwagen der Typen B57, B57E, B2-62 und B2D. Mit diesen sowie mit zehn Reko-Tw vom Typ TZ 70/1 und 20 Reko-Bw vom Typ BZ70/1 bediente das Unternehmen die zwei vorhandenen Linien. Mit seiner Entscheidung für die Straßenbahn bekannte sich der Stadtrat am 24. Oktober 1990 zu

In Jena blieben die Zweiachser aus DDR-Zeiten bis 2004 im regulären Linieneinsatz. Im Juni 1994 begab sich der 1958 in Gotha gebaute Tw 112 von Winzerla auf den Weg nach Jena-Ost. Der Triebwagen gelangte 2006 nach Istanbul IVO KÖHLER

diesem Nahverkehrsmittel und zu dessen Ausbau. Die Planungen für die Neubaustrecken sahen an den Endstellen keine Wendeschleifen mehr vor. Die Rekonstruktion des Bestandes bedingte Zwischenzustände mit entsprechenden temporären „Endstationen". Dabei waren Einrichtungswagen nicht nutzbar, zumal die „Innenstadtschleife" Holzmarkt – Engelplatz – Schillerstraße – Teichgraben – Holzmarkt ab 1993 nicht mehr befahrbar sein würde. Deshalb übernahm Jena 1991/92 zehn T57 aus Görlitz und Cottbus sowie acht Beiwagen vom Typ B57 aus Görlitz und Brandenburg.

Die Ausmusterung der Einrichtungs-Tw begann 1992, teilweise erwarben Privatleute diese Fahrzeuge. Ein großer Teil der Einrichtungs-Bw war bereits Ende 1993/Anfang 1994 ausgemustert.

Offiziell 2003 verabschiedet – aber 2004 erneut genutzt

Selbst nach Auslieferung der 19 GT6M bis November 1997 waren die 3-Wagen-Züge Bauart Reko und Gotha auf der damaligen Linie 1 Zwätzen – Stadtmitte – Winzerla für den Betrieb unverzichtbar. Auch auf den Linien 2 und 3 verkehrten teilweise Gotha-Tw. Erst ab 2002, mit Auslieferung der zweiten GT6M-Serie, verschwanden sie sukzessive aus dem Plandienst. Am 12. Juli 2003 erfolgte anlässlich des „Tages der offenen Tür" bei der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft mit Sonderfahrten der Tw 101 und 110 die offizielle Verabschiedung der Zweiachser.

Aber wie so oft im Leben – es kam anders: Die baustellenbedingte Sperrung der Camsdorfer Brücke nach Jena-Ost hatte zur Folge, dass die Tw 103, 110, 115 und 118 vom Frühjahr bis zum Oktober 2004 auf der Linie 2 zwischen der Saalebrücke und der Endstation Jena-Ost als Pendelwagen aushalfen. Anschließend übernahmen die Betriebe in Naumburg sieben, Gera zwei sowie Istanbul sechs der noch vorhandenen Wagen. Zahlreiche andere Fahrzeuge gelangten an Vereine und Privatleute z. B. in Dornburg, Hermsdorf, Klagenfurt, Freiberg, Wunsiedel, Hamburg, Weimar und Jena selbst. Im Rahmen einer großen Zerlegeaktion wurden im April 2005 zwölf Beiwagen in der ehemaligen Abstellanlage Zwätzen verschrottet.

Artikel wird fortgesetzt · ANDRÉ MARKS

Bei der Erarbeitung halfen u.a. Christoph Heuer (www.gothawagen.de), Frank Drzymala, Ivo Köhler, Daniel Kramer, Lutz Krause, Norbert Kuschinski, Bernhard Kußmagk, Ulf Lieberwirth, Jens Perbandt, Ullrich Luge, Holger Rex, Ralf Roscher, Konrad Spath und Volker Vondran



Halle (Saale): Der 1967 bei CKD in Prag gebaute Tw 772 war Ende Oktober 1990 noch mit den Bw 454 und 452 regulär auf der Außenlinie nach Bad Dürrenberg eingesetzt. Diesen T2D hält die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) heute als historischen Wagen vor JENS HOFFMANN

So sah er aus: Der 1920 für die psychiatrische Klinik in Castricum mit einem elektrischen Eigenbau-Antrieb nachgerüstete Pferdebahnwagen Nr. 39 aus Amsterdam. Die Aufnahme von etwa 1922 zeigt das Unikat vor der Remise auf dem Duin & Bosch-Gelände im Ortsteil Bakkum SAMMLUNG S. DE LANGE

Pferdebahn mit E-Motor

Die elektrische Straßenbahn in Castricum ■ Dass Pferdebahnwagen nach der Elektrifizierung einer Straßenbahn weiterverwendet worden sind – das hat es in Europa oft gegeben. Wo entstand aber aus einem Pferdebahnwagen der einzige Triebwagen eines Betriebes?

Im Jahr 1902 begann in der niederländischen Provinz Nordholland der Bau des psychiatrischen Krankenhauses „Duin & Bosch", drei Jahre später ging der erste Teil der Anlage in Nutzung, 1909 war die aus sechs Gebäuden bestehende Einrichtung vollendet. Sie lag mehr als eineinhalb Kilometer vom Bahnhof Castricum der regelspurigen Eisenbahnlinie Amsterdam – Alkmaar im Ortsteil Bakkum entfernt. Diese Distanz war für die Patienten und Besucher wie das Personal gleichermaßen beschwerlich. Doch die Klinik verfügte über ein schon 1904 fertiggestelltes privates Anschlussgleis, anfangs zum Transport von Baumaterialen, danach von Heizkohle. Das brachte die Leitung des Krankenhauses auf die Idee, zwischen dem Bahnhof und der ärztlichen An-



Am Bahnhof Castricum endete die elektrische Straßenbahn der Klinik an einem Stumpfgleis. Die Hauptbahn im Hintergrund war zum Aufnahmezeitpunkt 1934 bereits elektrifiziert SAMMLUNG MAURITS VAN WITSEN

Daten & Fakten: Tram Castricum

Länge ab 1914:	1,8 Kilometer
Länge ab 1928:	1,7 Kilometer
Stationen:	2 (Bahnhof Castricum, Klinik in Bakkum)
Spurweite:	1.435 mm
Eröffnung Pferdebahnbetrieb:	30. Januar 1914
Eröffnung elektrischer Betrieb:	Herbst 1920
Einstellung Personenverkehr:	Juni 1938
Anzahl Pferdebahnwagen:	2
Herkunft der Wagen:	1, ex Amsterdam Nr. 39, Beynes, Haarlem 1877 2, ex Amsterdam Nr. 62, Beynes, Haarlem 1880
Anzahl elektrische Wagen:	1 (ex 39)



Vermutlich um 1915 hielt ein Fotograf die Pferdebahn auf dem Weg zum Provinzialkrankenhaus Duin & Bosch im Bild fest. Die Ortschaft hat sich ihren Reiz bis heute bewahrt
SAMMLUNG S. DE LANGE

stalt einen Pferdebahnpendel für die Personenbeförderung einzurichten. Im Jahr 1912 fiel der Beschluss, die einst zum Bau des Provinzialkrankenhauses errichtete Anschlussbahn als Pferdebahn zu nutzen. Dazu musste der Bereich zwischen den Schienenköpfen verfüllt und das Gleis um 500 Meter zum Personenbahnhof verlängert werden.

Fahrzeuge aus Amsterdam

Auf der Suche nach geeigneten Fahrzeugen wurden die technischen Beschäftigten der Klinik in Amsterdam fündig. Hier erwarben sie im Jahr 1913 zwei ehemalige Pferdebahnwagen, die bereits als Beiwagen 39 und 62 von der elektrischen Tram genutzt worden waren. Für den Einsatz in Castricum ließ sie die Leitung des Krankenhauses in Pferdebahnwagen zurückbauen. Anschließend nahm sie damit am 30. Januar 1914 den Betrieb auf dem anfangs 1,8 Kilometer langen regelspurigen Anschlussgleis auf. Täglich fanden mit den nunmehr als Nr. 1 und 2 geführten Wagen 13 Fahrten statt, die Reisezeit in einer Richtung betrug acht Minuten. Das Personal des Krankenhauses sowie die Patienten zahlten für eine Fahrt 3 Cent, Besucher dagegen 5 Cent.

Pferdebahnwagen mit E-Motor

Da am Wochenende besonders viele Besucher kamen, mussten mitunter beide Wagen gekoppelt werden – ein bei Pferdebahnen eher seltener Fall.

Da nach dem Ersten Weltkrieg die Preise für Pferde und Futter stark anstiegen, ergriff das technische Personal des Krankenhauses erneut selbst die Initiative: Es elektrifizierte das Anschlussgleis und versah den Pferdebahnwagen 1 (ex Bw 39) mit einem 220-Volt-Elektromotor einschließlich Kettenantrieb. Der Gleichstrom-Motor soll dabei von einer alten Wasserpumpe stammen. Die elektrische Versorgung der Oberleitung stellte die elektrische Zentrale der Klinik sicher.

Auf diese Weise nahm das Krankenhaus im Herbst 1920 an einem nicht überlieferten Tag den elektrischen Betrieb auf seinem Anschlussgleis auf. Der Wagen verkehrte knapp zwei Jahrzehnte ohne nennenswerte Probleme, anfangs täglich. Der zweite Pferdebahnwagen blieb als Reserve erhalten. Den elektrifizierten Wagen 1 zeigen Aufnahmen mit verlängerten und verglasten Bühnen – der Wagenkasten sowie das Fahrwerk scheint hingegen ohne größere Umbauten verwendbar gewesen zu sein.

Im Mai 1928 verkürzte sich durch einen Umbau des NS-Bahnhofes die Streckenlänge um 100 Meter auf 1,7 Kilometer. Mangels Nachfrage verkehrte der elektrische Wagen ab 1. Oktober 1935 nur noch sonntags. Im Juni 1938 löste ein Autobus die ungewöhnliche Straßenbahn ab. Anlass war eine Motorstörung am Triebwagen. Da die Fahrgäste mit dem neuen Verkehrsmittel zufrieden waren, verzichtete man auf die Wiederinbetriebnahme des Triebwagens. Dessen letzter Betriebstag ist dadurch nicht exakt übermittelt. Damit endete ein aus heutiger Sicht recht ungewöhnlicher Verkehr recht klanglos und unspektakulär.

Und was ist geblieben?

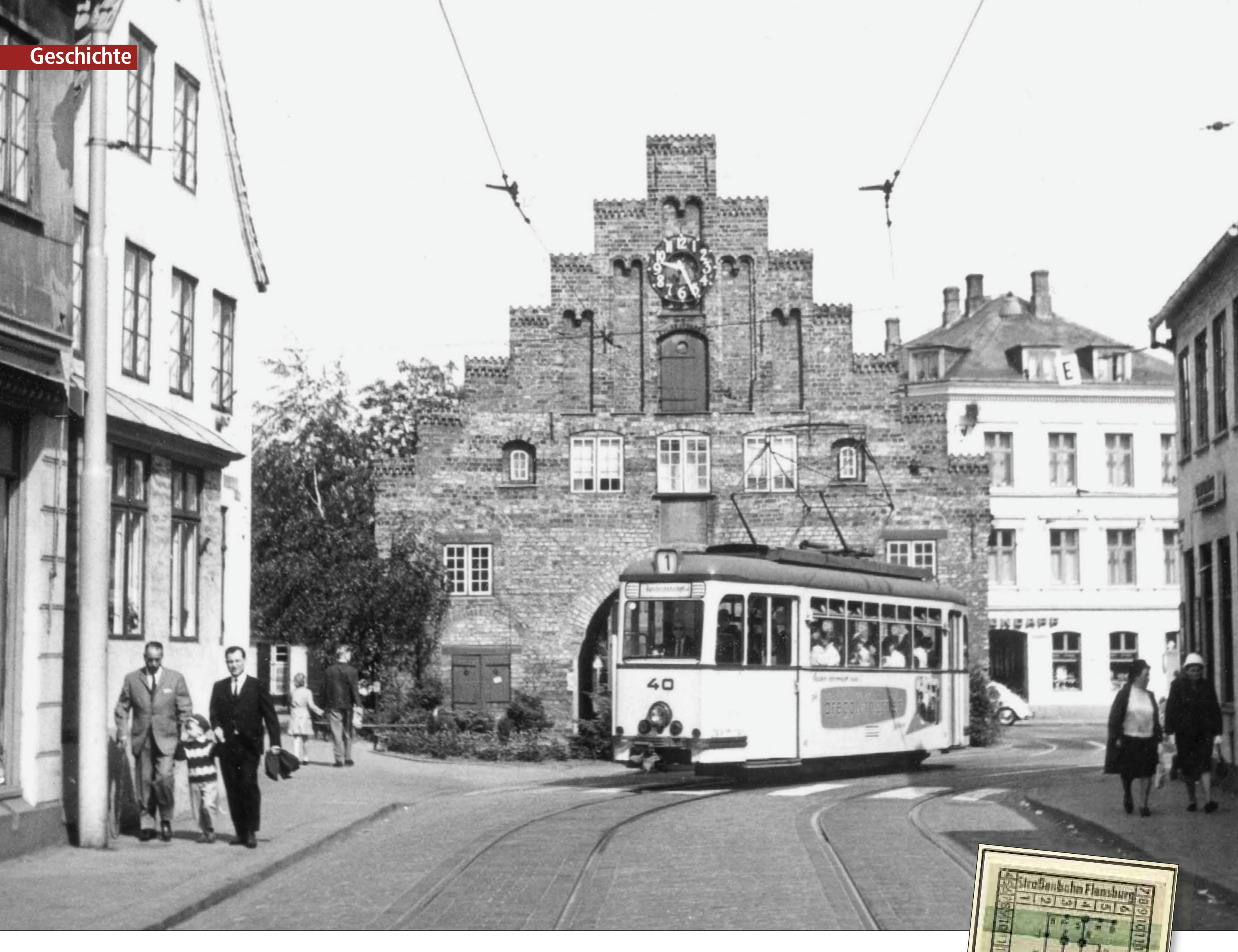
Bis zur Umstellung auf Erdgas in den 1960er-Jahren bezog das Krankenhaus in Castricum seine Kohle auf dem Anschlussgleis, dessen Elektrifizierung Ende der 1930er-Jahre entfernt worden ist. Als letzte psychiatrische Klinik in der Provinz Nordholland ist es bis heute in Betrieb. Erhalten geblieben ist aber auch die im Jahr 1914 errichtete Tramremise. Das auf dem Gelände von Duin en Bosch errichtete Gebäude steht unter Denkmalschutz und kann dort besichtigt werden.

Wurde der verbliebene Pferdebahnwagen 1935 verschrottet, so ereilte den Triebwagen 1 dieses Schicksal im Jahr 1939.

MAURITS VAN WITSEN/ANDRÉ MARKS

Quelle

- H. J. A. Duparc: „De Amsterdamse paardentrams", Verlag Schuyt & Co 1997
- nl.wikipedia.org/wiki/Tramlijn_Castricum_-_Bakkum
- Paardetrams in het westen van Nederland, Verlag Wyt, Rotterdam 1977
- R. G. Klomp: „Het trambedrijf van Duin en Bosch", in: Op de Rails, 3/1961, Seiten 29–32



Einst Nördlichste im Lande

Auf den Fahrscheinen der Flensburger Straßenbahn war das aktuelle Netz schematisch abgedruckt. Eine Fahrt kostete zwischen 10 und 30 Pfennige

Die Flensburger Straßenbahn ■ Das maximale Liniennetz war mit knapp 20 Kilometern Länge eher überschaubar. Trotzdem wies der Meterspurbetrieb an der dänischen Grenze mehrere Besonderheiten auf. 1881 als Pferdebahn eröffnet, wurde er schließlich 1973 zu Grabe getragen

Bei Schleswig-Holstein handelt es sich um das einzige deutsche Flächen-Bundesland, in dem heute kein Straßenbahnbetrieb mehr existiert. Lediglich der Stadtstaat Hamburg besitzt ebenfalls keine Straßenbahn mehr. Früher gab es in Schleswig-Holstein in den Städten Schleswig, Lübeck, Flensburg und Kiel elektrische Straßenbahnbetriebe, inzwischen sind diese aber längst Geschichte. Als vor mehr als 40 Jahren, am 3. Juni 1973, die festlich geschmückten Triebwagen 35 und 41 durch Flensburgs Straßen fuhren, endete Deutschlands nördlichster Straßenbahnbetrieb.

Der Ursprung von Flensburgs innerstädtischem Nahverkehr geht bis in das Jahr 1881 zurück. In diesem Jahr fand die Gründung einer Pferdebahngesellschaft statt. Damals gehörte Flensburg erst knapp 20 Jahre zu Deutschland, bis 1864 war sie die zweitgrößte dänische Hafenstadt. Durch den Deutsch-Dänischen Krieg war Flensburg zu Preußen und damit zu Deutschland gekommen. Mit seinen Rum-Erzeugnissen besaß die Stadt damals einen hohen Bekanntheitsgrad, über 200 Rumhäuser waren dort einst ansässig.

Auf der Suche nach neuen Investitionen beantragte 1880 das Berliner Unternehmen Reymer und Masch – offiziell zur Verbesserung Flensburgs innerstädtischen Verkehrs



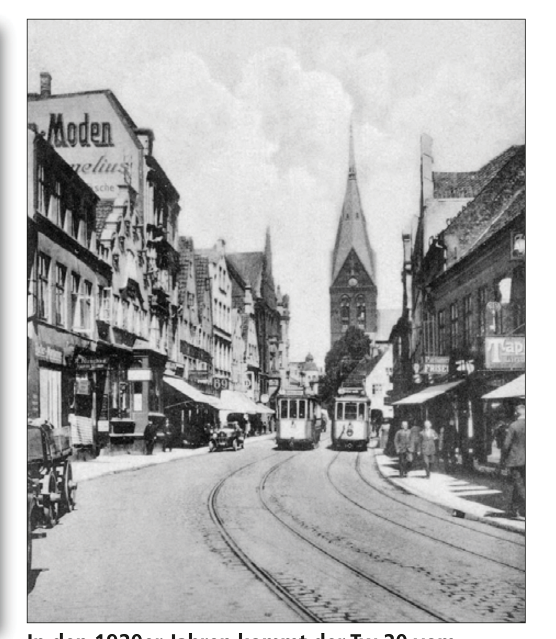
Wohl kurz nach der Eröffnung des elektrischen Betriebes entstand am Südermarkt diese Aufnahme. Die beiden Triebwagen – zu erkennen sind die 1907 gebauten Wagen Nr. 3 und 6 – verkehren solo SLG. SIGURD HILKENBACH (2)



Das Nordertor zählt zu den Wahrzeichen Flensburgs. Führte die Pferdebahn noch hindurch, umfuhr es die „Elektrische" in einem engen Bogen (Tw 40 am 6. Juni 1965) SIGURD HILKENBACH

Zeittafel der Flensburger Straßenbahn

23.03.1881	Gründung der Flensburger Pferdebahngesellschaft
01.05.1881	Eröffnung der Pferdebahn
26.05.1905	Ratsbeschluss zum Bau einer elektrischen Straßenbahn
01.04.1906	Kündigung des Pferdebahn-Vertrags
04.07.1907	Polizeiliche Abnahme der Elektrischen
06.07.1907	Eröffnung der elektrischen Straßenbahn Terrassenstraße – Bismarckstraße
28.12.1911	Eröffnung Linie 2 Flurstraße – Norderhofenden
09.02.1912	Eröffnung Linie 3 Bismarckstraße – Mürwik
1922	Verlängerung L1 Terrassenstraße – Glashütte
09.09.1925	Eröffnung Linie 4 Flensburg – Glücksburg
19.04.1929	Eröffnung Südermarkt – Neuer Bahnhof
19.02.1934	Stilllegung Linie 4
20.04.1935	Verlängerung L1 Glashütte – Ostseebadweg
28.11.1936	Verlängerung L2 Norderhofen – Kreisbahnhof
08.10.1943	Stilllegung Linie 2
15.09.1957	Stilllegung Linie 3
03.06.1973	Stilllegung Linie 1, Einstellung des Straßenbahnbetriebs



In den 1920er-Jahren kommt der Tw 20 vom Südermarkt auf den Fotografen zugefahren, hinten die Marienkirche SLG. JENS PERBANDT

– die Errichtung einer Pferdebahn entlang des westlichen Förde Ufers. Hier gab es zur Bedienung des Hafens bereits seit 1855 eine Güter-Pferdebahn, die den Betrieb 1885 auf Lokomotiven umstellte.

Regelspurige Pferdebahn als Ursprung

Im Januar 1881 erhielt die Berliner Firma die Genehmigung zum Bau einer fast drei Kilometer langen Straßenbahnstrecke mit der Konzession zum Betrieb für 25 Jahre. Sie sollte den Bewohnern der Neustadt einen komfortablen Anschluss an die Innenstadt bieten.

Während des Baus der Strecke mit 1.435 Millimeter Spurweite gründete sich am 24. März 1881 die „Flensburger Straßenbahn-Actien-Gesellschaft". Mit sechs zweiachsigen Wagen nahm die Pferdebahngesellschaft am 1. April 1881 auf dem 1,7 Kilometer langen Abschnitt zwischen der Rathausstraße und der Neustadt der Betrieb auf.

Bereits zwei Monate später verlängerte sie die Strecke über den Südermarkt zur Eisenbahnbrücke in der Angelburger Straße, womit der alte Hauptbahnhof angeschlossen war. Nach Norden erhielt die Strecke zu diesem Zeitpunkt ebenfalls eine Verlängerung – gemäß des Konzessionsvertrages bis zum Beginn der Apenrader Chausee – aber noch nicht bis zur Terrassenstraße, wie Dieter Höltge im Jahr 2002 schrieb (siehe Quellenverzeichnis auf Seite 70).

Am neuen Endpunkt entstand ein zweigleisiges Depot in Holzbauweise. In der Regel reichte ein Pferd als Vorspann für die Wagen, allerdings kamen bei widrigen Umständen auch einmal zwei Pferde zum Einsatz.

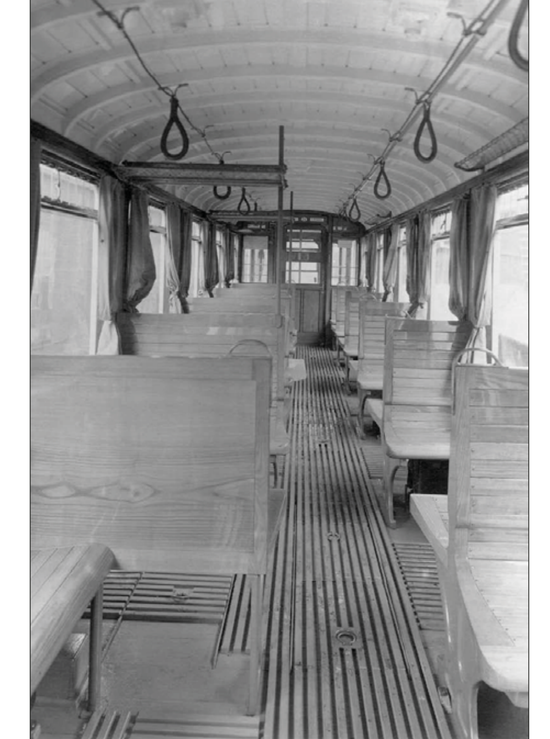
Der Euphorie folgt Ernüchterung

Nach der anfänglichen Euphorie entwickelten sich die Fahrgastzahlen der Pferdebahn äußerst unbefriedigend, da viele Flensburger Bürger es vorzogen, die relativ kurze Strecke per Pedes zurückzulegen. Dementsprechend gering war die Dividende der Gesellschaft und ab 1883 gab es keine Gewinnausschüttung mehr an die Aktionäre.

Als die Gesellschaft 1889 einen neuen Direktor erhielt, versuchte dieser den Betrieb



Der auf der Linie 2 in Richtung Kleinbahnhof fahrende Triebwagen 1 kreuzt am 14. März 1941 in der oberen Rathausstraße die Große Straße/Holm. In dieser verlaufen die Gleise der Linien 1 und 3. Kriegsbedingt sind die Scheinwerfer des Fahrzeuges abgedunkelt SLG. BORNAU/VVM



Innenaufnahme des Tw 24 – gemeinsam mit den Tw 25 und 26 verkehrte er bis 1934 nach Glücksburg ARCHIV SIEMENS, SLG. JENS PERBANDT

wirtschaftlicher zu gestalten. Durch die Erneuerung der Gleisanlage, die dabei schrittweise eine Spurweite von 1.000 mm erhielt, konnten kleinere und leichtere Fahrzeuge eingesetzt werden (bisher in Literatur oft fälschlicherweise so dargestellt, dass erst mit der elektrischen Straßenbahn die Meterspur Einzug hielt). Die Verkürzung der Strecke in der Angelburger Straße, die Einführung des Einmannbetriebes und des Fünf-Minuten-Taktes machte eine bessere Auslastung der Ressourcen möglich. Somit konnte ab 1900 eine Dividende von fünf Prozent ausgeschüttet werden.

Da die Verkehrssituation insgesamt für die Stadt unbefriedigend war, entschieden sich die Verantwortlichen 1905, den bestehenden Vertrag nicht zu verlängern. Durch den Bau einer elektrischen Straßenbahn mit einheitlich 1.000 Millimeter Spurweite wollte die Stadt der Flensburger Bevölkerung ein attraktiveres Nahverkehrssystem anbieten. Als die Stadt daraufhin ankündigte, den Konzessions-Vertrag mit der Pferdebahngesellschaft zum 1. April 1906 zu kündigen, befand sich die Gesellschaft ab 1905 in Liquidation.

Hilfe aus Bielefeld

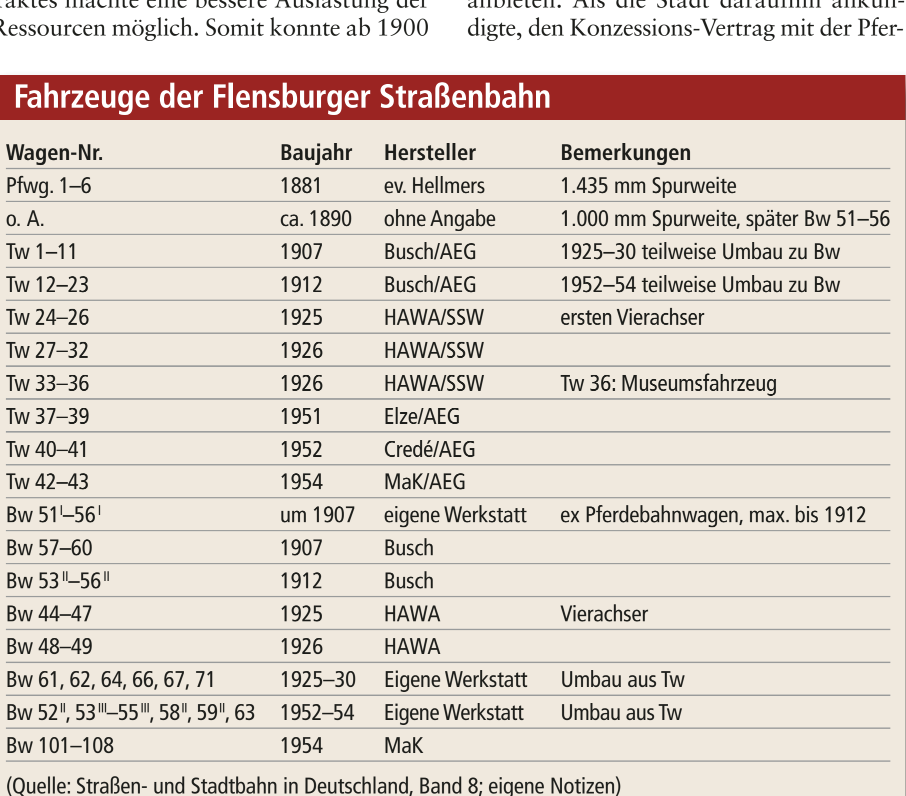
Zum Bau der Elektrischen nahm die Stadt Kontakt mit Carl Brüggemann auf. Der Direktor der Städtischen Werken Bielefeld unterstützte die Stadtverwaltung fortan mit seinem fachmännischen Rat.

Im Rahmen der Planung wurden verschiedene Streckenverläufe teilweise kontrovers diskutiert, zuletzt entschieden sich die Verantwortlichen jedoch, dem Streckenverlauf der Pferdebahn zu folgen. Allerdings sollte die Strecke nach Norden von der Apenrader Chaussee bis zur Terrassenstraße und im Süden über den Hafermarkt in die Bismarckstraße verlängert werden.

Im Rahmen der Elektrifizierungsarbeiten erwies sich die Lage des Nordertores als problematisch, welches von der Pferdebahn noch problemlos durchfahren werden konnte. Auf Grund der Fahrleitungshöhe konnte die Elektrische dieses jedoch nicht passieren, schließlich fand man eine Lösung, das Tor zu umfahren. Somit blieb dem letzten Flensburger Stadttor der Abbruch erspart.

Ab 1907 elektrisch!

Die neue meterspurige Straßenbahnstrecke war größtenteils zweigleisig errichtet worden, lediglich in der Innenstadt gab es auf Grund der engen Straßen einige eingleisige Abschnitte. Nach der polizeilichen Abnahme des neuen Verkehrsmittels nahm dieses am 6. Juli 1907 den Betrieb auf der 3,28 Kilometer langen Strecke auf. Die Gesellschaft hatte dafür elf zweiachsige Triebwagen vom



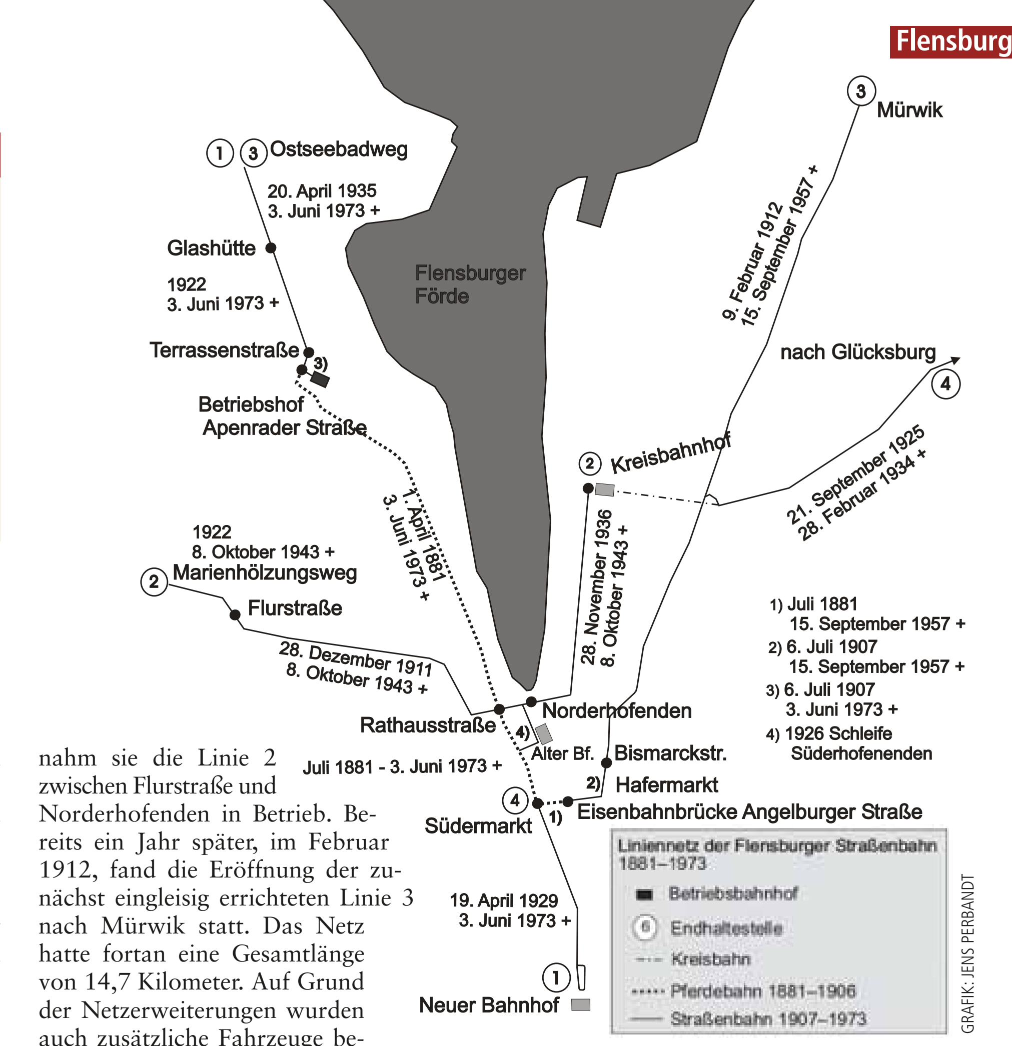
Fahrzeuge der Flensburger Straßenbahn

Wagen-Nr.	Baujahr	Hersteller	Bemerkungen
Pfwg. 1–6	1881	ev. Hellmers	1.435 mm Spurweite
o. A.	ca. 1890	ohne Angabe	1.000 mm Spurweite, später Bw 51–56
Tw 1–11	1907	Busch/AEG	1925–30 teilweise Umbau zu Bw
Tw 12–23	1912	Busch/AEG	1952–54 teilweise Umbau zu Bw
Tw 24–26	1925	HAWA/SSW	ersten Vierachser
Tw 27–32	1926	HAWA/SSW	
Tw 33–36	1926	HAWA/SSW	Tw 36: Museumsfahrzeug
Tw 37–39	1951	Elze/AEG	
Tw 40–41	1952	Credé/AEG	
Tw 42–43	1954	MaK/AEG	
Bw 51^{I}–56^{I}	um 1907	eigene Werkstatt	ex Pferdebahnwagen, max. bis 1912
Bw 57–60	1907	Busch	
Bw 53^{II}–56^{II}	1912	Busch	
Bw 44–47	1925	HAWA	Vierachser
Bw 48–49	1926	HAWA	
Bw 61, 62, 64, 66, 67, 71	1925–30	Eigene Werkstatt	Umbau aus Tw
Bw 52^{II}, 53^{III}–55^{III}, 58^{II}, 59^{II}, 63	1952–54	Eigene Werkstatt	Umbau aus Tw
Bw 101–108	1954	MaK	

(Quelle: Straßen- und Stadtbahn in Deutschland, Band 8; eigene Notizen)

Streckenlängen

- Neustadt – Norderstraße – Nordermarkt – Große Straße – Rathausstraße: ..... 1,65 km
- Apenrader Straße – Neustadt – Norderstraße – Rathausstraße – Angelburger Straße:... 2,3 km
- Terrassenstraße – Südermarkt – Hafermarkt – Bismarckstraße:... 3,28 km (lt. Höltge: 3,26 km)
- Gesamtlänge 1912: .... 14,7 km
- Flensburg – Glückstadt: .... 10 km
- Hauptbahnhof – Südermarkt – Ostseebad-weg: .... 4,2 km
- Südermarkt – Murwik: .... 4,2 km



GRAFIK: JENS PERBANDT

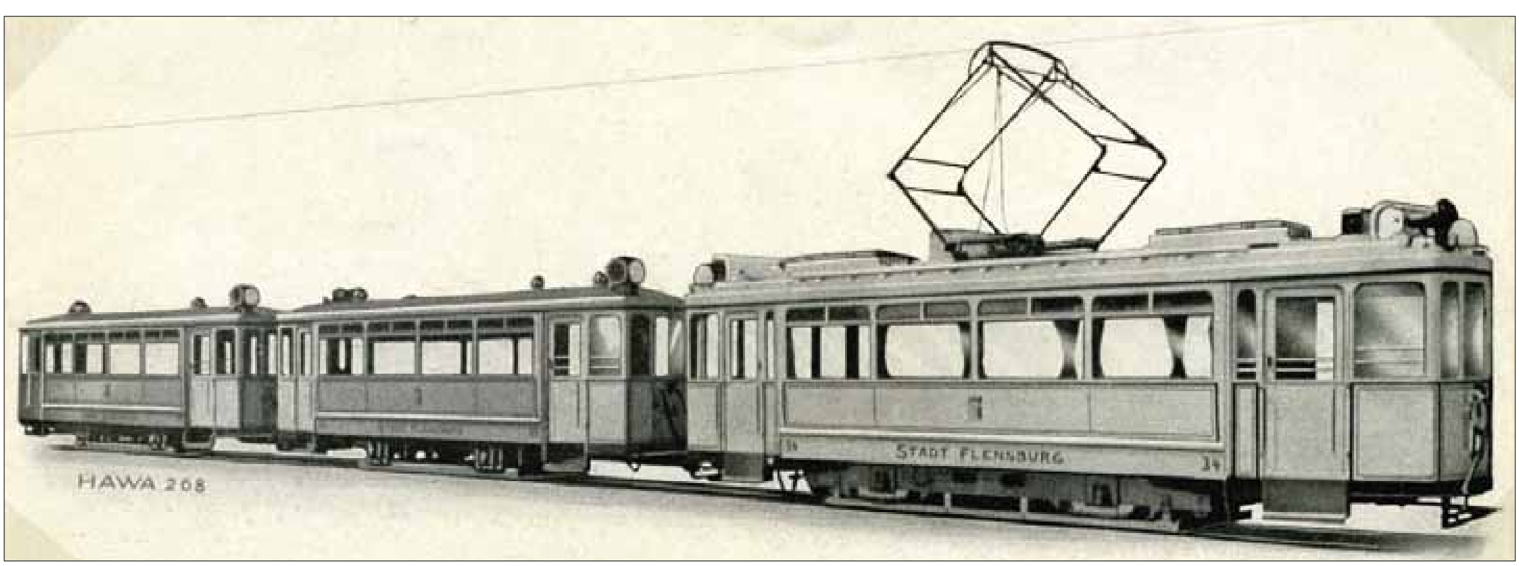
Hamburger Mutterwerk der Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen vormals W. C. F. Busch mit einer elektrischen Ausrüstung der AEG beschafft. Die sieben Meter langen Fahrzeuge besaßen 16 auf Längsbänken angeordnete Sitzplatze und weitere 19 Stehplatze. Als Beiwagen standen, neben den vier bei Busch beschafften Anhängern, noch die sechs vorhandenen Pferdebahnwagen zur Verfügung. Auch ein Bahnmeister- und Salzstreuwagen gehörte zu der Erstausstattung der Straßenbahn.

Das Fahrpersonal wurde teilweise bei der Bielefelder Straßenbahn ausgebildet, von dieser kam auch der erste Fahrdienstleiter. Die neue Elektrische fand bei der Bevölkerung einen großen Anklang und das erste Geschäftsjahr wies bei Einnahmen in Höhe von 125.743,20 Mark bereits einen Betriebsüberschuss von 47.000 Mark aus.

Das Streckennetz wächst

Auf Grund der erfreulichen Entwicklung beschaffte die Flensburger Straßenbahn 1908 weitere vier Beiwagen mit offenen Plattformen. Auch eine Erweiterung des Netzes wurde in Angriff genommen und 1911 nahm sie die Linie 2 zwischen Flurstraße und Norderhofenden in Betrieb. Bereits ein Jahr später, im Februar 1912, fand die Eröffnung der zunächst eingleisig errichteten Linie 3 nach Mürwik statt. Das Netz hatte fortan eine Gesamtlänge von 14,7 Kilometer. Auf Grund der Netzerweiterungen wurden auch zusätzliche Fahrzeuge benötigt, so beschaffte die Gesellschaft zwölf neue zweiachsige Triebwagen sowie vier weitere Beiwagen. Diese Triebwagen wurden ebenfalls von Busch mit einer elektrischen Ausrüstung der AEG gebaut.

Im Gegensatz zu den Triebwagen der ersten Serie verfügten die neuen Wagen bereits über geschlossene Plattformen. Mit einer Länge von 8,35 Metern waren sie auch 1,35 Meter länger als die Alten. Eine weitere Verlängerung des Netzes zur Glashütte wurde 1914 fertiggestellt, die Inbetriebnahme blieb aber auf Grund des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges zunächst aus. Stattdessen musste mit fortschreitender Kriegsdauer die Straßenbahn den Gütertransport durchführen, dazu entstand an der Marineverwaltung Mürwik ein entsprechendes Ladegleis. Auch den Einsatz von weiblichem Betriebspersonal



Für das in den 1920er-Jahren anwachsende Netz beschaffte die Flensburger Straßenbahn zahlreiche Zweiachser von der HAWA SLG. SIGURD HILKENBACH

Der 1954 bei Mak Kiel gebaute Tw 42 am 25. Juli1972 auf dem Betriebshof Apenrader Straße E. IHDE, SLG. HOV

brachte der Krieg mit sich. Nach dem Ersten Weltkrieg sollten sich die Grenzen im Norden von Deutschland nach Süden verschieben.

Flensburg bleibt bei Deutschland

So gab es 1920 in den Schleswiger Kreisen eine Volksabstimmung über die zukünftige Staatszugehörigkeit. Während sich die Bevölkerung im Kreis Nord-Schleswig mehrheitlich für eine Zugehörigkeit zu Dänemark aussprach, verblieb Südschleswig beim Deutschen Reich. Dadurch wurde Flensburg zur Grenzstadt. Trotz der wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Nachkriegszeit nahm man 1922 die Verlängerung der Linie 1 von der Terrassenstraße bis zur Glashütte in Betrieb. Gleichzeitig wurde die Linie 2 von der Flurstraße zum Marienhölzungsweg verlängert und die Linie 3 nach Mürwik zweigleisig ausgebaut. Aber es sollte noch bis 1924 brauchen, bevor die Fahrgastzahlen und damit die Einnahmen sich wieder normalisierten. In den folgenden Jahren tätigte die Flensburger Straßenbahnen Investitionen, um das vorhandene Netz zu verbessern und trassierte einige Abschnitte neu.

Die ersten Vierachser kommen

Zur Stärkung des durch die Abtretung von Nordschleswig wirtschaftlich geschwächten Flensburgs sollte eine bessere Verkehrsanbindung an den Landkreis Angeln geschaffen werden. Aus diesem Grund einigten sich die Stadt Flensburg und der Landkreis Flensburg/Schleswig über die Elektrifizierung des zehn Kilometer langen Streckenabschnitts der Flensburger Kreisbahn nach Glücksburg. Am 21. September 1925 ging der Abschnitt nach Glücksburg als Straßenbahnlinie 4 in Betrieb.

Zur Bedienung der Linie beschaffte die Straßenbahn-Gesellschaft erstmalig drei vierachsige Trieb- und vier dazugehörende Beiwagen. Die 13,14 Meter langen Fahrzeuge wurden bei der HAWA gebaut und erhielten eine elektrische Ausrüstung der Siemens-Schuckert-Werke. Auf Grund ihrer starken Motorisierung waren sie in der Lage, maximal zwei Beiwagen zu schleppen. Diese verkehrten, neben den ebenfalls noch verkehrenden Dampfzügen, von Glücksburg über die Bismarckstraße direkt in die Innenstadt, wo am alten Flensburger Bahnhof eine Schleife entstand.

Da der alte Flensburger Bahnhof von Personenzügen nur als Kopfbahnhof angefahren werden konnte, baute man südlich der Stadt eine neue Bahnhofsanlage, die als Durchgangsbahnhof angelegt war. Die Anbindung des neuen Bahnhofes an das bestehende Straßenbahnnetz erfolgte durch den Bau einer Verlängerung der Linie 1.

Ab 1929 größte Netzausdehnung

Ab April 1929 verkehrten die Züge vom Südermarkt zum Neuen Bahnhof, wo sie auf dem Bahnhofsvorplatz endeten. Das Flensburger Straßenbahnnetz hatte jetzt seine

In den 1950er-Jahren entstand diese Aufnahme der Großen Straße mit einem Altbauwagen auf der Linie 3 nach Mürwik. Über dem Verkehrsregler ist die Kreuzung der Straßenbahnoberleitung mit der Fahrleitung der Obusline in der Rathausstraße zu sehen SLG. SIGURD HILKENBACH



T. 3

34 Sitzplätze
43 Stehplätze
77 Personen
Leergewicht 21800 kg
Baujahr 1925
Straßenbahn-TW.
Nr. 24 und 25
Flensburg

4 Schiebetüren

Die drei 1925 gebauten vierachsigen HAWA-Triebwagen verkehrten bis 1934 auf der elektrifizierten Kleinbahnstrecke nach Glücksburg. Trotz der modernen Fahrzeuge blieben die Beförderungszahlen Anfang der 1930er-Jahre hinter den Erwartungen zurück SLG. SIGURD HILKENBACH



Der 1912 von der Firma Busch gebaute Tw 13 vor seinen Umbau zum ATw am 6. April 1956 vor dem Betriebshof HELMUT MARTENS (2), SLG. VVM



Der für die Glücksburger Linie gebaute Tw 25 – 1957 bei einem Unfall zerstört – steht am 6. April 1956 vor dem neuen Flensburger Bahnhof

größte Ausdehnung erhalten, jedoch blieben die Verkehrsleistungen auf der Linie 4 nach Glückburg erheblich hinter den Erwartungen und die Fahrgastzahlen waren stark rückläufig. Von 710.00 Fahrgästen im Jahr 1928 gingen sie auf 214.500 im Jahr 1933 zurück. Aus diesem Grund stellte die Linie 4 nach nicht einmal zehn Jahren am 28. Februar 1934 den Betrieb ein.

Aber noch hatte man sich in Flensburg von dem Straßenbahnsystem nicht verabschiedet und eröffnete zwei weitere Straßenbahnstrecken: Im April 1935 ging die Verlängerung der Linie 1 nach Norden zum Ostseebadweg in Betrieb und als letzte Erweiterung der Flensburger Straßenbahn eröffnete man am 28. Februar 1934 die Strecke der Linie 2 zum Kleinbahnhof. Allerdings musste dabei eine Steigung von 58 bis 64 Promille bewältigt werden, was den schwach motorisierten Triebwagen erhebliche Probleme bereitete. Um die Verkehrssituation auf dem steilen Abschnitt zum Kleinbahnhof zu entspannen, plante die Stadt, diesen Abschnitt mit einem „moderneren" Verkehrsmittel zu bedienen. Der damalige Zeitgeist sah im Obus das Verkehrssystem der Zukunft.

Obusse sollen Probleme beseitigen

Mitten im Zweiten Weltkrieg fand am 8. Oktober 1943 die Umstellung der Straßenbahnlinie 2 Marienhölzungsweg – Kreisbahnhof auf Obusbetrieb statt – eine Verlängerung der Linie zur Ballastbrücke ging noch 1944 in Betrieb. Insgesamt fünf Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller kamen dort zum Einsatz. Auf Grund der Kriegsereignisse stellte man am 16. April 1945 den gesamten Straßenbahn- und Obusverkehr ein, erst Anfang 1946 wurde dieser wieder aufgenommen. Während der Wagenpark des Obus-Systems relativ modern war, kamen bei der Straßenbahn noch die Zweiachser aus der Kaiserzeit zum Einsatz. Um den Fahrzeugpark zu modernisieren, beschaffte die Flensburger Straßenbahngesellschaft Anfang der 1950er-Jahre sieben neue Verbands-Triebwagen von den Herstellern Elze, Credé und MaK mit einer elektrischen Ausrüstung der AEG. Außerdem erhielt der Betrieb acht neue Beiwagen, nach Inbetriebnahme dieser Neubaufahrzeuge verzichtete die Gesellschaft auf die alten Trieb- und Beiwagen.

Doch auch die Modernisierung des Wagenparks konnte die Straßenbahn nicht mehr retten. Am 14. September 1957 wurde die Straßenbahnlinie 3 nach Mürwik gleichzeitig mit dem „modernen" Obus auf Dieselbusse umgestellt. Damit blieb als letzte Straßenbahnlinie die 4,2 Kilometer lan-

Der 1952 bei Credé gebaute Triebwagen 41 verlässt die Haltestelle Südermarkt in Richtung Ostseebadweg SLG. VVM



ge Linie 1 Hauptbahnhof – Südermarkt – Ostseebadweg in Betrieb.

Abschiedsfahrten am 3. Juni 1973

Rund 13 Jahre sollte die Straßenbahn noch in der Fördestadt verkehren, bevor sie endgültig eingestellt wurde. Nachdem der Betrieb auf der Linie 1 am 2. Juni 1973 offiziell beendet war, konnten Straßenbahnfreunde und interessierte Anwohner am 3. Juni noch einmal Abschiedsfahrten auf Deutschlands nördlichsten Straßenbahnbetrieb unternehmen. Damit war für einige Jahre die Kieler Straßenbahn die letzte Straßenbahn Schleswig-Holsteins bevor auch sie ihr Ende ereilte. JENS PERBANDT

LINKS Ungewöhnlich war die bei der Flensburger Straßenbahn genutzte BSI-Compact-Kupplung

Quellen

- Die Flensburger Straßenbahn, sh:Z-Verlag 2001
- Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Bd. 8, EK-Verlag 2002
- Der Stadtverkehr Heft 3/1972
- Straßenbahn-Magazin 1/2001



Der Obus in Flensburg war nur 14 Jahre in Betrieb, hier begegnen sich am 6. April 1956 zwei Fahrzeuge in der Großen Straße HELMUT MARTENS (2), SLG. VVM



Am 3. Juni 1973 fanden Abschiedsfahrten statt. H. Pahl fotografierte den Tw 41 und Bw 101 am Betriebshof SLG. SIGURD HILKENBACH



Der letzte erhaltene Wagen der Straßenbahn Münster – der Tw 65 – befindet sich seit vorigem Jahr im Stadthaus 3 am Albersloher Weg 33. Etwa 50 Meter entfernt stand einst das Tramdepot. Mit der Zielanzeige „Danziger Freiheit" erinnert der Denkmalwagen an dieses Nahverkehrsmittel, das von 1901 bis 1954 die Stadt erschloss ANDREA ZINKE

Unikat im Stadthaus 3

60 Jahre nach Einstellung der Straßenbahn in Münster stößt man im Stadthaus 3 am Albersloher Weg plötzlich auf einen Triebwagen der Tram. Mehr als zehn Jahre dauerte die liebevolle Restaurierung des Unikates – aber wo war der Zweiachser aus dem Jahr 1926 gefunden worden?

Für die am 13. Juli 1901 eröffnete Straßenbahn in Münster kaufte die Geschäftsleitung im Jahr 1926 von der Waggonfabrik Gotha insgesamt 20 zweiachsige Triebwagen mit Stahlaufbau, Tonnendach sowie geschlossenen Bühnen. Den elektrischen Teil für diese meterspurigen Wagen 51 bis 70 steuerte die AEG bei.

Im Zweiten Weltkrieg erlitten mehrere Fahrzeuge einen Totalschaden, der im März 1927 in Dienst gestellte Tw 65 zählte hingegen zu den reparablen Exemplaren. Bis zur Einstellung der Straßenbahn am 24. November 1954 war er in Münster mit Lyrabügel und Frontfenstern mit Holzrahmen unterwegs. Danach gelangte er mit zehn anderen Fahrzeugen nach Würzburg. Für seinen dortigen Einsatz als Tw 107 erhielt er 1955 eine Modernisierung, bei der sich unter anderem die Frontpartien des Wagens änderten. Fortan verfügte er über in Gummi gefasste Fenster sowie eine neue Fahrtzielanzeige. 1975 musterte die Würzburger Straßenbahn GmbH den drei Jahre zuvor in Tw 207 umgezeichneten Wagen aus. Anschließend übernahm der Verein „Deutsches Straßenbahn-Museum e.V." den Zweiachser und holte ihn 1975 nach Sehnde-Wehmingen, wo er fortan im Freien stand. Auch nach dem Neustart als Hannoversches Straßenbahn-Museum 1987 veränderte sich daran nichts. Anfang der 1990er-Jahre war der Wagen bereits stark verfallen – seine Verschrottung stand an. Zu diesem Zeitpunkt wurden Bürger aus Münster auf das pro forma letzte Straßenbahnfahrzeug aus Münster aufmerksam. Sie kauften das Wrack 1993 und hinterstellten es zunächst auf einem Firmengelände im Hafenviertel unter einer Plane, später in der Speicherstadt in Münster-Coerde.

2001 zeigten Straßenbahnfreunde aus Würzburg an dem Wagen Interesse. Um eine erneute Abgabe des Zweiachsers zu verhindert, gründete sich 2002 der Verein zur Rettung der letzten Straßenbahn in Münster e.V. Unter Vorsitz des Münsterischen Handwerkskammer-Präsidenten Hans Rath arbeiteten im folgenden Jahrzehnt verschiedene Handwerker, Firmen und Bürger aus der Region den Tw 65 liebevoll Stück für Stück auf. Dabei setzten sie ihn gleichzeitig in seinen Ursprungszustand zurück. Die Stadtwerke stellten für die Restaurierung ab 2006 einen Stellplatz in der Buswerkstatt an der Rösnerstraße zur Verfügung. Im September 2013 war es dann soweit: Der neu, im alten Glanz erstrahlte Tw kam in den Lichthof des Stadthauses 3 am Albersloher Weg 33. Dort kann dieses Stück Nahverkehrsgeschichte nun ständig besichtigt werden. ANDRÉ MARKS



Der Berliner Triebwagen TF50 von Herrmann & Partner wird vor der Auslieferung noch ein passendes Fahrgestell und die entsprechende Beschriftung erhalten

Die Nürnberger Modelltram-Neuheiten

Und plötzlich sind's nur noch zwei

Abschied von der Traditionsmesse ■ Von Jahr zu Jahr leert sich die den Modellbahnen vorbehaltene Halle 4A immer mehr. Auch die meisten Modelltramanbieter bleiben weg

Wie schon im letzten Jahr waren die mittlerweile sehr breiten Gänge in Halle 4A an den ersten Tagen recht leer. Das offensichtlich schwindende Interesse an der Spielwarenmesse – zumindest, was den Modellbahnbereich angeht – hat seine Ursachen nicht nur im demografischen Wandel und der Verlagerung der Interessen in virtuelle Welten, sondern auch im kostenbedingten Rückzug der kleineren Hersteller. Die wenigsten können sich die hohen Standgebühren noch leisten.

Bei den Veranstaltern sollte schnell ein Umdenken einsetzen, denn wenn nur noch eine Handvoll großer Hersteller übrig ist, lohnt sich für diese die Spielwarenmesse eines Tages auch nicht mehr. Die kleinen Hersteller stellen dank ihres oft ausgefallenen Angebots das Salz in der Suppe dar. Da sie ihre Neuheiten nicht schon Wochen vor der Messe groß ankündigen, kamen und kommen von ihnen die echten Überraschungen.

Auch die SM-Redaktion muss sich bei Anhalten dieser Entwicklung irgendwann die Frage stellen, ob ein Nürnberger Messebericht noch sinnvoll ist. Nur für die berühmten „Kofferpräsentationen" einiger als Besucher auftretender Kleinst-Hersteller lässt sich der Aufwand dann wohl nicht mehr vertreten. Tatsächlich waren

Dieser klassische Düwag-Großraumzug der Düsseldorfer Rheinbahn erscheint bei „Bus und Bahn und mehr" in drei unterschiedlichen H0-Ausführungen. Hier zeigt sich die Version des letzten Betriebszustands mit auflackierten, nicht erhabenen roten Zierlinien auf einem H&P-Diorama

in diesem Jahr nur noch zwei echte Modelltram-Anbieter mit eigenem Messestand vertreten.

Händler bleiben zu Hause

Wie bereits im Vorjahr fehlte mit **Beka** aus Dresden wieder eine der wichtigsten Firmen. Wie zu hören war, ist an eine Rückkehr auf die Messe nicht gedacht. Auch bei Herrmann & Partner fragt man sich, ob die Teilnahme an der Messe noch wirtschaftlich vertretbar ist, denn immer mehr Händler bleiben im Zeitalter des Internets lieber zu Hause. Nürnberg hat die Funktion als Ordermesse weitgehend verloren. Zum Ersatz für Nürnberg werden sich wohl die Publikumsmessen und Modelltramtreffen in Deutschland entwickeln, die den direkten Kontakt zwischen Anbietern und Käufern zulassen und den Herstellern mit moderaten Standmieten die Teilnahme schmackhaft machen. Gute Chancen als Nachfolger hat dabei auch „Kleine Bahn ganz groß". Diese Veranstaltung findet in diesem Jahr am 17. und 18. Mai in Plauen statt. Bereits zum elften Mal treffen sich da Modellstraßenbahner an jährlich wechselnden Orten, bevorzugt in Depots oder Museen.



In Zukunft wird der Metrobus MAN 750 HOM 11 von VK-Modelle vorbildgerecht auch mit einem Krauss-Maffei-Grill ausgeliefert. Beim H0-Messemuster fehlte aber noch die entsprechende Bedruckung des Grills

Zwar war das Neuheitenangebot bei den Modellstraßenbahnen in diesem Jahr mal wieder recht überschaubar (auch die großen Modellbahnhersteller hielten sich auffällig zurück), dennoch gab es einige bemerkens-



Bis auf kleinere Details ist Navemos neuer Schweizer H0-Standardzug nach Berner Vorbild auslieferungsreif

werte Neuheiten. **Herrmann & Partner** zeigten den Berliner Triebwagen TF50 in H0. Die sechs Vorbildfahrzeuge entstanden 1951 bei der Berliner Karosseriefirma Gaubschat als Neuaufbauten im Stil der Verbandswagen auf Fahrgestellen kriegszerstörter HAWA-Wagen von 1919/21.

Leipziger G4 mit Puffern

In Leipzig wurde 1984 als Ersatz für eine bis dahin eingesetzte Lore mit einseitigen Puffern und Eisenbahnkupplung aus dem A-Teil des G4-Triebwagens 1161 das Elektro-Verschubfahrzeug 5064 gebaut. Dazu bekam das Fahrzeugteil eine verstärkte Rückwand mit Eisenbahnkupplungseinrichtungen und einen zweiten Fahrschalter. Bis zur Einstellung des Anschlussbahnbetriebs rangierte dieser Wagen auf dem Bauhof vor allem Sandwagen. Auch das von Birgit Herrmann gezeigte H0-Modell fällt durch seine elegante Lackierung in Blau/Goldgelb sofort auf. In Zusammenarbeit mit **Georg Höfer** aus Dortmund ist weiterhin geplant, eine Neukonstruktion des KSW in verschiedenen Ausführungen auf den Markt zu bringen, bislang war nur ein Muster eines Dresdener Triebwagens aus alten Formen ausgestellt. Miroslav Barnet von **MB-Modell** war in diesem Jahr nicht am Herrmann-Stand vertreten. Zu möglichen Neuheiten gab es auch keine Informationen. Fernand Vanhoey von **Ferivan** zauberte diesmal drei verschiedene H0-Varianten des vierachsigen Standardwagens der NMVB/SNCV aus seinem Koffer. Der Typ kommt als Zweirichtungswagen mit Schiebetüren und als Einrichtungswagen mit Falttüren – letztere einfarbig in Beige und zweifarbig beige/rot. Hans Josefson von **Swedtram** bringt ein weiteres H0-Modell mit „deutschen Wurzeln“ in klassischer Messingätz-Technik. Von diesem Stockholmer Mitteleinstiegs-Niederflurbeiwagen

Nach vorangegangenen Modellen in den Baugrößen H0 und N zeigte Bachmann International diesmal den im Jahr 1930 von Brill in Cincinnati gebauten Peter-Witt-Wagen in Spur 0. Der Wagen 6119 der Baltimore United Railways Co. (großes Foto) in Gelbrot ist museal erhalten geblieben. Das untere Modell trägt die Lackierung von Torontos Tram

Auch als Gebäudehersteller will sich Herrmann & Partner künftig am Markt positionieren. Den Anfang macht die Wartehalle „Tabarz“, die beim Vorbild an der Thüringerwaldbahn (Gotha) steht. Das gezeigte H0-Messemuster entstand im 3-D-Druck OLGA BANDELOWA (14), B. DIETRICH-VANDONINCK (2)



Typ B17 wurden 20 Fahrzeuge von MAN und ASEA im Jahr 1925 in Anlehnung an ähnliche Wagen in Köln und Frankfurt/M. gebaut. Sie dienten in der schwedischen Hauptstadt zur Aufstockung des Fahrzeugparks im Zuge von Netzerweiterungen.

Nürnberger Fahrschultram

Die im letzten Jahr vorgestellten Triebwagen der Nürnberger 700er-Reihe bringt **Andreas Heyden** jetzt exklusiv für die **Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V.** in der Version als Fahrschulwagen mit Nr. 701 und als Rangier-und Schleppwagen mit Nr. 702. Direkt im Vertrieb von Andreas Heyden erscheint der Nürnberger Gelenktriebwagen der Baureihe 300 als Museumswagen. Die Vorbildtriebwagen 301–356 entstanden von 1962 bis 1966 in Nürnberg bei MAN, basierend auf den zuvor gelieferten vierachsigen Großraumwagen unter Verwendung des Antriebs, der Gelenkverbindung und der Türen von Düwag. Für **Bus und Bahn und mehr** produziert Heyden als weitere Spielarten des Düwag-Großraumzuges drei Varianten in Düsseldorfer Ausführung im ursprünglichen Grün sowie in beiger Lackierung mit grauen oder roten Zierlinien.



Für die Aufnahmen der Hamburger U-Bahn-Station (unten) waren einige Leibesübungen nötig. Veith Kornberger und Johanna Nitsch holten per Leiter das mehrfach verkabelte Diorama aus der gläsernen Präsentationsvitrine



Auch unser Redakteur Jens-Olaf Griese-Bandelow musste sich für diese Bilder verrenken. Gut 20 Minuten hockte er hinter Kamera und Blitzen in einer Ecke und kontrollierte Aufnahme für Aufnahme, bis das Licht endlich stimmte

Als Ergebnis des oben gezeigten Aufwands sehen Sie hier das U-Bahn-Diorama von „Stadt im Modell" mit dem voll beleuchteten Zug DT5 der Hamburger U-Bahn. Im unteren Bild präsentiert sich das neue H0-Modell noch einmal in voller Länge. Auf der Straße steht die bereits bekannte Solaris-Tram von VK-Modelle

Fernand Vanhoey von Ferivan aus Belgien zeichnet für dieses Einrichtungsmodell des Standardzuges der belgischen NMVB/SNCV verantwortlich. Das Vorbild dieses H0-Modells in der attraktiven gelb-orangen Lackierung war so vor allem im Bereich von Charleroi im Einsatz

Die herausragende H0-Neuheit war in diesem Jahr der zwar schon vor längerer Zeit angekündigte, aber jetzt endlich in exzellenter und alle Vorbildunterschiede berücksichtigender Ausführung vorgestellte Schweizer Standardwagen von **Navemo.** Zuerst werden die Versionen Bern und Zürich ausgeliefert, wobei sich die zwei Züricher Ausführungen (Ursprung bzw. Museumszug und spätere Serienausführung mit geänderten Türen) nicht nur in der Lackierung ebenfalls deutlich unterscheiden. Der dadurch notwendige Aufwand beim Formenbau erklärt die lange Wartezeit und auch den hohen Endpreis. Der Modellstraßenbahner erhält dafür aber hervorragende Nachbildungen in Großserienqualität, die absolut keine Wünsche mehr offen lassen. Weitere Versionen mit vorbildentsprechenden Änderungen als Baseler und Genfer Züge werden folgen. Auch Navemo, der vorletzte noch verbliebene Anbieter auf der Spielwarenmesse, der sich ausschließlich mit Modellstraßenbahnen befasst, überlegt auch bereits, ob er nächstes Jahr noch nach Nürnberg kommen soll.

Futuristisch mutet das H0-Modell des Busbahnhofs Halle von Kibri an, was auch die LED-Beleuchtung von Viessmann unterstreicht. Das Modell ist erweiterbar, die Elemente können auch einzeln aufgebaut werden

Hamburger Fortschritte

Der von **Stadt im Modell** angekündigte Triebwagen V6E der Hamburger Straßenbahn macht langsam Fortschritte, das gilt ebenso für die Hamburger U-Bahn-Züge DT2/DT2E und DT3/DT3E. Der mit Front-, Ziel- und Innenbeleuchtung, 21-poliger Schnittstelle und Antrieb auf alle vier Achsen des Mittelwagens ausgerüstete DT5 macht einen hervorragenden Eindruck, auch was das Finish inklusive Bedruckung betrifft. Hier ist deutlich die Handschrift des Herstellers **VK-Modelle** erkennbar. Neben weiteren H0-Varianten der bereits bekannten Busse Solaris U12/U18 und



Von Herrmann & Partner stammt diese Umbauversion (H0) eines KT4D-Triebwagens zum Zweirichter. Beim Vorbild war die Variante für Leipzig geplant, aber nie gebaut

In der Österreich-Edition erscheint bei Liliput diese klassische Garnitur der Lokalbahn Wien–Baden von 1926/28. Geplant sind drei verschiedene Lackierungsvarianten der so genannten Badner Bahn, die sich vor allem durch den gewählten Blauton unterscheiden. Hier die mittelblaue Ausführung

Trollino 12/18, die teilweise sogar Formänderungen erfordern, des Hess-Swiss-Hybrid-Gelenkbusses und des Büssing-Ludewig-Anderthalbdeckers kündigte VK-Modelle den Zweiachser Van Hool A 330 an. Von diesem H0-Modell wurden bereits Teile in 3-D-Druck gezeigt. Die Busmodelle nach Vorbildern der 1960er-Jahre erhalten Zuwachs in Form des Reisebusses Setra S12, der wegen seiner starken Verbreitung das Potenzial hat, als H0-Modell ein ähnlicher Renner zu werden wie der MAN-Metrobus, von dem es ebenfalls zahlreiche Varianten gibt. Der Metrobus kommt als kleine Formneuheit nun auch mit Krauss-Maffei-Kühlergrill. Dies ist vorbildgerecht, da die zuletzt gebauten Krauss-Maffei-Busse nach Übernahme durch MAN bereits die Karosserielinie dieses Herstellers trugen, aber noch ein KM-Zeichen im Grill hatten.

Kibri plant einen beliebig erweiterbaren H0-Busbahnhof nach Hallenser Vorbild, der durch seine schwungvolle Gestaltung in Verbindung mit der LED-Beleuchtung besticht. Die Abstände der einzelnen Bahnsteige sind kompatibel zu **Fallers** Car-System, sodass man Fallers neuen Stadtbus Mercedes Citaro einsetzen kann. Er entsteht auf **Rietze**-Basis und wird in konventioneller und digitaler Ausführung angeboten.

Mehr aus Nürnberg lesen sie im nächsten STRASSENBAHN MAGAZIN. BERTHOLD DIETRICH-VANDONINCK



Hagen von Ortloff bei Navemo

■ Großer Andrang beim Schweizer Aussteller Navemo (Foto), einem der letzten beiden in Nürnberg noch verbliebenen reinen Tramanbieter. Etwas später war der Messestand dann mit Trassierband abgesperrt und zum TV-Studio umfunktioniert. Der bekannte Fernsehmoderator Hagen von Ortloff hatte sich für den Messebericht seiner Sendung „Eisenbahn-Romantik“ nach langer Zeit auch mal wieder mit der Modelltram befasst. Nachdem ihm ein italienischer Hersteller ein Phantasiemodell als Neuheit für seine Sendung untergejubelt hatte, war er der Modelltram aus dem Weg gegangen. Sendetermine: SWR, 15. 2., 16.45 Uhr; 17. 2., 8.45 Uhr; 21. 2., 0.45 Uhr. Zweiter Teil jeweils eine Woche später. JOG

89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@geramond.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

Ihre Seiten: Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

Zu „40 Jahre B-Wagen" (SM 9 bis 12/2013)

„Streichholz-Design" läuft in Bonn aus

Vielen Dank für den ausführlichen Bericht über die Geschichte des B-Wagens. Ich selber komme aus Bonn und habe sowohl noch die alte KBE und die alten Bonner und Kölner Straßenbahnen mitbekommen, bin aber mit den B-Wagen groß geworden und fahre noch heute mit ihnen.

Axel Reuther sprach die verschiedenen Farbgebungen der Wagen an. In Bonn waren diese seit 1973 moosgrün, als eine Fusion mit den KVB anstand hat man Fahrzeuge mit Lackschäden grau mit rotem Kopf lackiert, man nennt das „Streichholz-Design". In Bonn wurden nur wenige Wagen mit diesem Lack versehen, da die Stadtbahnwagen größtenteils zu dem Zeitpunkt die Werbung für den Telekom-Express trugen, und als der Werbevertrag mit der Deutschen Telekom vorbei war, war auch eine Fusion mit den KVB zum Glück vom Tisch, und die Fahrzeuge die keine Telekom-Werbung mehr hatten wurden sogar wieder in moosgrün neu lackiert.

Seit 2013 erhalten nun die Bonner Busse und Bahnen ein neues „Design". Die Stadtbahnfahrzeuge die zwischenzeitlich in grau/rot umlackiert wurden erhalten seit kurzem eine Eigenreklame für die SWB, die nicht lackiert wird, sondern per Folie auf eine eher weiß als graue Lackierung geklebt wird. Somit ist das Experiment „Streichholz-Design" in Bonn schon wieder Geschichte.

Zwei Fahrzeuge aus der ersten Serie (aus den 1970er-Jahren) und mit Tw 8373, 8376 und 8378 auch drei Fahrzeuge aus der zweiten Serie (Baujahre 1983/84) und mit Tw 9353 nun auch der erste Wagen der dritten Serie (Baujahr 1993) tragen nun dieses neue Design. Langfristig sollen alle Busse und Bahnen dieses Design erhalten, sofern sie keine andere Werbung tragen.

Ulrich Kissmann, Bornheim

Zu „Kölns Linie 7 im Porträt" (SM 2/2014)

Kein Fehler im IBIS-Bordsystem

Als gebürtiger Kölner habe ich mit Interesse den Artikel gelesen. Zum Bild Seite 25 habe ich eine Anmerkung: Wie Sie richtig erwähnten, gibt es vor der Stumpfendstelle Zündorf eine Abstellanlage. Diese wird aber nicht nur von Zügen der Linie 7 genutzt. Bei dem abgebildeten Zug handelt es sich höchstwahrscheinlich um eine Einrückfahrt der Linie 15 von der Endstelle Ubierring über Zülpicherplatz, Neumarkt nach Zündorf – übrigens mit Fahrgastbeförderung, aber ohne Erwähnung im Fahrplan. Einrückfahrten der KVB sind gewöhnlich mit E vor der alten Linienbezeichnung beschildert. Fred Weyer, Brühl

Zu „Die wahre Geschichte?" (SM 1/2014)

Hamburg zu sehr auf Autoverkehr fixiert

Der Bericht über die Hintergründe zur Einstellung der Straßenbahn in Hamburg zeigt sehr deutlich, wie ein jahrzehntelang gut funktionierender Hauptverkehrsträger systematisch heruntergewirtschaftet wurde, um ihn dann sang- und klanglos ohne Not abzuschaffen, statt eine Modernisierung vorzunehmen. Bis heute hat sich der ÖPNV in Hamburg von diesem Desaster nicht vollständig erholt.

Der immer wieder angekündigte und versprochene Ausbau der U-Bahn ist bis auf ein paar kurze Streckenverlängerungen praktisch zum Erliegen gekommen. Der Bus mutiert zum Hauptverkehrsträger und muss als Ersatz für fehlende Schienenverbindungen herhalten. Bedauerlicherweise ist Hamburg immer noch eine sehr aufs Auto fixierte Stadt (keine Umweltzonen, keine City-Maut, unzählige Parkhäuser in der Kern-City) und der politisch gesteuerte ÖPNV spielt in der öffentlichen Wahrnehmung eine viel zu geringe Rolle. Die angebliche Vorreiter-Rolle Hamburgs in Sachen ÖPNV ist längs Geschichte und bis auf die „Erfindung" des Gemeinschaftstarifes (HVV) nicht mehr erkennbar.

Übrigens: Auch nach 36 Jahren gibt es in Hamburg immer noch viele „Straßenbahn-Reste" zu entdecken, die an bessere Zeiten erinnern. Viele Trassen, Restgleise, Masten oder Ex-Betriebshöfe (jetzt oft Supermärkte) kann man noch gut erkennen. Manche Trassenabschnitte sind zu kostenfreien Parkplätzen für Autos verkommen – das ist ein typisches Symbol der verfehlten Nahverkehrspolitik in Hamburg.

Jens Ode, 2. Sprecher Bündnis Nahverkehr Metropolregion Hamburg

Zu „Erhaltene Schweizer Triebwagen" (SM 12/2013)

Sernftalbahn-Museum an anderem Ort

Das Museum der Sernftalbahn befindet sich nicht in Matt Station, sondern im Güterschuppen des ehemaligen Bahnhofs Engi-Vorderdorf. Im ehemaligen Bahnhof Matt-Station ist ein kleines, aber feines Hotel untergebracht. Das Museum in Engi-Vorderdorf ist auf jeden Fall zu empfehlen. Für mich ist die Sernftalbahn dahingehend interessant, dass ich mir von meinem Taschengeld vor nahezu 40 Jahren zum damaligen stolzen Preis von 32,50 DM in der Buchhandlung Jakob in Nürnberg das Buch von Hans Waldburger gekauft habe. Mittlerweile habe ich schon ein paar Mal sowohl das Sernftal als auch das Museum in Engi-Vorderdorf besucht. Auch die „neuen" Triebwagen durfte ich bei Stern & Hafferl erleben. Es freut mich um so mehr, dass geplant ist, eines dieser Fahrzeuge wieder in die Heimat zurückzuführen.

Der Artikel im SM 12/2013 bezieht sich zwar nur auf die Triebwagen. Bei der Museumsbahn Blonay – Chamby existiert von der SeTB noch der Personenwagen B2 13 sowie der geschlossene Güterwagen K 13 und der Fahrleitungsmontagewagen X 71. Einen der von der elektri-

Das „Streichholz-Design" der Bonner B-Wagen ist Geschichte. Die Wagen erhalten aktuell neue Beklebungen mit Eigenwerbung für die SWB, hier verlässt Tw 7578 am 7. Januar 2014 damit die Olof-Palme-Allee ULRICH KISSMANN



schen Straßenbahnen im Kanton Zug übernommenen Personenwagen, den B2 15, hat es zur Jagsttalbahn verschlagen. Hier wurde er von 1.000 mm auf 750 mm umgespurt. Werner Neuß, Stuttgart

Zu „Sieg der Kurzsichtigen?" (SM 2/2014)

Tram: Personalaufwand 50 Prozent geringer

■ Mühlheim ist sicher nicht typisch, viel Verkehr wird über S-Bahn und RE abgewickelt, das Tram-Netz ist nicht optimal, sicher ein Resultat früherer Rückbauten und nicht erfolgter Netzoptimierungen. Dennoch sind die Kosten für den Rückbau und die endgültige Stilllegung einzelner Äste unsinnig, weil man damit die Chance auf eine Optimierung Wiedereinführung kaputt macht falls die Fahrgastzahlen wieder ansteigen. Die Infrastruktur sollte erhalten bleiben.

Was passiert, wenn wachsende Fahrgastzahlen in einem ausgereizten Bussystem befördert werden müssen, kann man derzeit in Aachen sehen. Mittlerweile fährt die ASEAG auf den Linien 3A/33 in gemeinsamen Takt kleiner drei Minuten in Richtung Uniklinik. Gleichzeitig wird über höhere Personalkosten geklagt, die letztendlich auf die Fahrpreise umgelegt werden müssen. Wenn man mit einer Tram zwei bis drei Busse ersetzen könnte, wäre das auf dieser Linie ein etwa 50 Prozent geringerer Personalaufwand.

Henry Risse, Aachen

Zu „Die Straßenbahn in Nürnberg" (SM 12/2013)

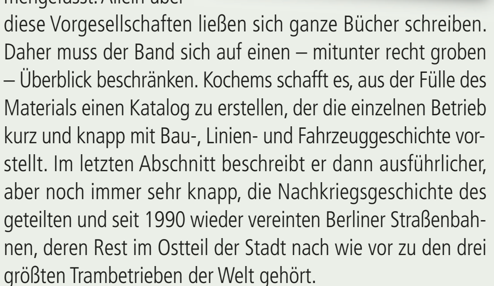
Baujahr zwei Mal falsch angegeben

■ Anbei eine Berichtigung zu den Baujahren der abgebildeten MAN-Gelenkwagen: Sowohl der auf Seite 20 abgebildete GTw 321 als auch GTw 305 auf Seite 22 sind nicht „in den 1950er-Jahren" gebaut worden, sondern als Serie 301 bis 356 etwa zehn Jahre später, nämlich in den Jahren 1962 bis 1966. Paradoxerweise führen Sie in der Auflistung auf Seite 24 das exakte Baujahr auf. Das hätte doch auffallen müssen?!

Winfried Roth, Duisburg

Antwort der Redaktion: Wenn es aufgefallen wäre, hätten wir es nicht zum Druck gegeben … Es handelt sich um einen Flüchtigkeitsfehler beim Verfassen der Bildtexte, den sechs (!) Korrekturleser nicht bemerkt haben – vielen Dank für Ihren Hinweis! André Marks

Deutschlands Erste und Größte



Nun liegt also auch Berlin vor, als Band 14 der Reihe Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland des EK-Verlags. Und mit diesem Band ist auch die Autorenschaft endgültig in die Hände von Michael Kochems übergegangen, nachdem die ersten Bände von Dieter Höltge und die letzten von Höltge/Kochems bearbeitet wurden. Wie schon im Band zu Hamburg, so werden für das Bundesland Berlin nicht nur die Straßenbahn, sondern auch S- und U-Bahn sowie der O-Bus behandelt. Die Fülle des Materials hat nun allerdings die Aufteilung in zwei Teilbände erfordert. Behandelt (der noch nicht erschienene) Teil 1 die S- und U-Bahn, so geht es im vorliegenden Teil 2 um Straßenbahn und O-Bus.

In Berlin nahm am 2. Juni 1865 Deutschlands erste Pferdebahn den Betrieb auf. Sie führte vom Brandenburger Tor über die Charlottenburger Chaussee, den heutigen Ernst-Reuter-Platz, die heutige Otto-Suhr-Allee zum heutigen Spandauer Damm – auf einem Teil der Strecke rollte 1967 dann auch West-Berlins letzte Straßenbahn. Der Wagen 1, ein Doppeldecker mit offenen Dachsitzen ist dankenswerterweise erhalten. Er steht heute in der Sammlung des Deutschen Technik-Museums in der so genannten Monumentenhalle (dem früheren Schnelltriebwagen-Bww des Bw Berlin-Anhalter Bf).

Bis zur Jahrhundertwende bauten etwa 26 verschiedene Gesellschaften im heutigen Berlin (das so erst 1920 entstand) Pferde- und später auch elektrische Straßenbahnen. Das reichte vom Riesennetz der Großen Berliner Straßenbahn bis hin zu kleinen Pferdebähnchen in Vororten. Nach 1920 wurden diese in der Berliner Straßenbahn-Betriebs GmbH und ab 1929 der BVG, die auch das U-Bahn und Busnetz betrieb und betreibt, zusammengefasst. Allein über diese Vorgesellschaften ließen sich ganze Bücher schreiben. Daher muss der Band sich auf einen – mitunter recht groben – Überblick beschränken. Kochems schafft es, aus der Fülle des Materials einen Katalog zu erstellen, der die einzelnen Betrieb kurz und knapp mit Bau-, Linien- und Fahrzeuggeschichte vorstellt. Im letzten Abschnitt beschreibt er dann ausführlicher, aber noch immer sehr knapp, die Nachkriegsgeschichte des geteilten und seit 1990 wieder vereinten Berliner Straßenbahnen, deren Rest im Ostteil der Stadt nach wie vor zu den drei größten Trambetrieben der Welt gehört.

Der Band ist wie immer reichhaltig bebildert, auch manch seltenes historisches Bild findet sich in ihm. Am Ende werden mit einem Farbbildteil auch die typischen Berliner Wagen aus der Zeit nach 1920 vorgestellt. STEFAN VOCKRODT

■ **Michael Kochems: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 14 – Teil 2: Berlin – Straßenbahn, O-Bus, DIN A5, Hardcover, 328 S., zahlreiche SW- und Farbaufnahmen, Zeichnungen, EK-Verlag, Freiburg 2013, ISBN 978-3-88255-395-6, 45,– €**

Verkehrsgeschichte in und um Berlin pur



Den Freunden von Straßen-, S- und U-Bahnen in Berlin sowie den angrenzenden Bundesländern sind die „Verkehrsgeschichtlichen Blätter" (vb) aus Berlin selbstverständlich ein Begriff. Mit diesem Satz begann im STRASSENBAHN MAGAZIN vor exakt einem Jahr die Vorstellung der fünften vom Verein Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V. herausgegebenen CD-ROM. Bereits seit Sommer 2013 ist die nunmehr sechste CD-ROM dieses Vereins erhältlich, auf der alle Seiten dieser Zeitschrift der Jahrgänge 16 bis 18 fein säuberlich gescannt zu finden sind. Hinter den Zahlen verbergen sich dabei die je sechs Hefte der spannenden Jahre 1989, 1990 und 1991!

Und so sollten alle Nahverkehrsfreunde zuschlagen, die damals die Hefte nicht erworben haben. Denn es warten unter anderem zeitgenössische Berichte vom Jubiläum „125 Jahre Straßenbahn in Berlin" einschließlich einer Darstellung der Restaurierung des Pferdebahnwagens 573, über die Postbeförderung mit der Straßenbahn in Berlin, zum 85. Jubiläum der Cottbuser sowie zum 90. der Straßenbahn in Frankfurt (Oder) auf alle interessierten Leser.

Am Anfang eines Jahrgangs eingefügte Übersichten ermöglichen es, per Mausklick zu den betreffenden Aufsätzen zu springen. So findet der Nutzer auch recht schnell die Texte zum Abschied von den Kleinprofilzügen der Berliner U-Bahn, von den Gothawagen in Berlin oder die Porträts verschiedener Berliner Straßenbahnlinien in der Wendezeit.

Eine Einzelwortsuche ist hingegen nicht möglich, da die Seiten als Bilder ohne Texterkennung gescannt worden sind. Ebenso technisch verwehrt bleibt das Kopieren von Sätzen.

Den Rezensenten wärmte es ganz besonders das Herz, als er von der Freude der Eisen- und Nahverkehrsfreunde im Jahr 1990 las, die nun plötzlich die 1961 durchtrennten Strecken auf beiden Seiten der ehemaligen Demarkationslinie erkunden konnten. Und so stellen die vb heute bereits selbst Zeitdokumente dar! Es ist spannend, die zeitgenössischen Berichte über die neuen Grenzübergänge sowie die Veränderungen der Berliner S- und U-Bahn ab dem Herbst 1989 zu lesen.

Wer aus heutiger Sicht die Ausgaben vor dem Mauerfall analysiert, wird ebenfalls überrascht sein, wie ausgewogen die Berichterstattung damals war. Es verwundert deshalb zu lesen, dass es in der DDR-Zeit keine Eingriffe in die redaktionelle Arbeit gab.

Übrigens belegen die PDF auch die ab Heft 4/1990 verbesserte Papierqualität – die Redaktion hatte eine neue Druckerei gefunden, womit sich gleichzeitig ebenfalls die Lieferpünktlichkeit verbesserte. Davon und von den vielen interessanten Beiträgen möge sich aber jeder Nahverkehrsfreund selbst überzeugen! ANDRÉ MARKS

■ **Verkehrsgeschichtliche Blätter, Jahrgänge 16 (1989) – 18 (1991), CD-ROM, herausgegeben vom Verkehrsgeschichtlichen Blätter e.V., Berlin 2012, 453 Seiten Format A4 als PDF, Preis: 24,80 EUR (Ausland: 27,50); bestellt werden kann die CD-ROM beim: Verkehrsgeschichtlichen Blätter e.V., c/o Dr. Hans-Joachim Pohl, Holteistraße 11, 10245 Berlin, Tel./Fax: 030/29 66 91 89, E-Mail: pohl@brandenburgische-exkursionen.de oder wolf.machel@web.de**

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
Fax (0 89) 13 06 99-700 · E-Mail: redaktion@geramond.de

1. März, Dresden: Führungen durch das Straßenbahnmuseum Dresden von 10 bis 16 Uhr, letzte Führung 15 Uhr, Unkostenbeitrag 3,– Euro, siehe www.strassenbahnmuseum-dresden.de

1./2. März, Nürnberg: Öffnungstag im Historischen Straßenbahndepot St. Peter von 10 bis 17.30 Uhr (17 Uhr letzter Einlass), während der Öffnungszeiten fährt die historische Burgringlinie 15 entlang der Nürnberger Altstadt

9. März, München: Öffnungstag des MVG-Museums in der Ständlerstraße 20 von 11 bis 17 Uhr

22./23. März, München: Öffnungstag des MVG-Museums in der Ständlerstraße 20 von 11 bis 17 Uhr – an diesem Wochenende mit großer Modellbahnausstellung

5. April, Augsburg: Rundfahrten von avg und „Freunden der Augsburger Straßenbahn e.V." (F.d.A.S.) mit KSW Nr. 506, bei technischen Defekten GT 8; Abfahrt Königsplatz, B2: 14.05, 15.05 und 16.05 Uhr, Fahrscheine beim Schaffner im Wagen, Erwachsene 3 Euro, Kinder 1, 50 Euro (Mitglieder von Straßenbahnvereinen frei)

5./6. April, Nürnberg: Öffnungstag im Historischen Straßenbahndepot St. Peter von 10 bis 17.30 Uhr (17 Uhr letzter Einlass), während der Öffnungszeiten fährt die historische Burgringlinie 15 entlang der Nürnberger Altstadt

12./13. April, Dresden: Öffnungstag im Straßenbahnmuseum Dresden von 10 bis 17 Uhr (ohne Führungen), siehe www.strassenbahnmuseum-dresden.de

12./13. April, Basel: private Tramsonderfahrten – es werden alle Linien der BVB und BLT einschließlich Verbindungsstrecken und Depots abgefahren, Sa. mit Be 4/4, Schindler 1960; So. mit Be 4/6 Düwag 1968; Anmeldungen und weitere Informationen über René Frey: bahnfrey@bluewin.ch

13. und 27. April, München: Öffnungstag des MVG-Museums in der Ständlerstraße 20 von 11 bis 17 Uhr

19. April, Halle (Saale): Die Hallesche Straßenbahnfreunde e.V. laden von 11 bis 17 Uhr ins Historische Straßenbahndepot auf die Seebener Straße 191 ein, mit Ostereiersuche

3. Mai, Dresden: Führungen durch das Straßenbahnmuseum Dresden von 10 bis 16 Uhr, letzte Führung 15 Uhr, Unkostenbeitrag 3,– Euro, siehe www.strassenbahnmuseum-dresden.de

3. Mai, Döbeln: Öffentliche Fahrtage der Pferdestraßenbahn, jeweils 10 bis 12.30 und 14 bis 17 Uhr. Die Fahrten beginnen am Pferdebahnmuseum, Niederwerder 6. Das Museum ist Dienstag bis Freitag 10 bis 17 Uhr und sonnabends 9.30 bis 12.30 Uhr geöffnet (an den o. g. Fahrtagen bis 17 Uhr)

3. Mai, Halle (Saale): Die Hallesche Straßenbahnfreunde e.V. laden von 11 bis 17 Uhr ins Historische Straßenbahndepot auf die Seebener Straße 191 ein

3. Mai, Augsburg: Rundfahrten von avg und „Freunden der Augsburger Straßenbahn e.V." (F.d.A.S.) mit KSW Nr. 506, bei technischen Defekten GT 8; Abfahrt Königsplatz, B2: 14.05, 15.05 und 16.05 Uhr, Fahrscheine beim Schaffner im Wagen, Erwachsene 3 Euro, Kinder 1, 50 Euro (Mitglieder von Straßenbahnvereinen frei)

3./4. Mai, Nürnberg: Öffnungstag im Historischen Straßenbahndepot St. Peter von 10 bis 17.30 Uhr (17 Uhr letzter Einlass), während der Öffnungszeiten fährt die historische Burgringlinie 15 entlang der Nürnberger Altstadt

10. Mai, Halle (Saale): Die Hallesche Straßenbahnfreunde e.V. laden anlässlich der 15. Hallesche Museumsnacht ins Historische Straßenbahndepot auf die Seebener Straße 191 ein

11. und 25. Mai, München: Öffnungstag des MVG-Museums in der Ständlerstraße 20 von 11 bis 17 Uhr

17. Mai, Halle (Saale): Die Hallesche Straßenbahnfreunde e.V. laden von 11 bis 17 Uhr ins Historische Straßenbahndepot auf die Seebener Straße 191 ein

18. Mai, Leipzig: Der „Historische Straßenbahnhof Leipzig-Möckern" hat von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Stündlich pendelt im Zubringerverkehr die Linie 29E mit historischen Wagen zwischen dem Museum und der Innenstand und es finden Sonderfahrten mit historischen Wagen statt. Weitere Informationen unter: www.strassenbahnmuseum.de

(veröffentlicht sind die von den Vereinen und Museen gemeldeten Termine)

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0
Thalia-Buchhandlung, 02625 Bautzen, Kornmarkt 7 · Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1
Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14 · LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25 · Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51 · Buchhandlung Flügelrad, 10963 Berlin, Stresemannstr. 107 · Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühßstr. 34

Postleitzahlgebiet 2
Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3
Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52 · Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7 · Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360 · Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4
Menzels Lokschuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 · Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Willstätterstr. 15 · Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden · Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5
Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 · Modellbahn-Center Hünerbein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 · Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30 · Buchhandlung Karl Kersting, 58095 Hagen, Bergstr. 78

Postleitzahlgebiet 6
Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7
Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 · Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 · Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C · Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 · Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 · Buchverkauf Alfred Junginger, 73312 Geislingen, Karlstr. 14 · Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim, Hirsauer Str. 122 · Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstr. 16 A

Postleitzahlgebiet 8
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19 · Augsburger Lokschuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 · Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9
Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 · Modellbahnvertrieb Gisela Scholz, 90451 Nürnberg, Nördlinger Str. 13 · Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 · Buchhandlung Rupprecht, 92648 Vohenstrauß, Zum Beckenkeller 2 · Friedrich Pustet & ., 94032 Passau, Nibelungenplatz 1 · Schöningh Buchhandlung & ., 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 · Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 · Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 · Leporello – die Buchhandlung, 1090 Wien, Liechtensteinstr. 17 · Buchhandlung Morawa, 1140 Wien, Hackinger Str. 52 · Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Belgien
Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien
Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentska 32

Dänemark
Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien
Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien
ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande
van Stockum Boekverkopers, 2512 GV, Den Haag, Westeinde 57 · Norsk Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim, Kluizeweg 474

Nummer 293 • 3/2014 • März • 45. Jahrgang

STRASSENBAHN MAGAZIN ▸ Betriebe ▸ Fahrzeuge ▸ Geschichte

www.strassenbahn-magazin.de

Redaktionsanschrift:
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · D-80702 München
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.720
Fax + 49 (0) 89.13 06 99.700
redaktion@strassenbahn-magazin.de
Verantw. Redakteur:
André Marks, andre.marks@geramond.de
Redaktion:
Michael Krische (Redaktionsleitung), Thomas Hanna-Daoud, Martin Weltner
Redaktion Straßenbahn im Modell:
Jens-Olaf Griese-Bandelow, jobandelow@geramond.de
Redaktionsteam:
Berthold Dietrich-Vandoninck, Wolfgang Kaiser, Michael Kochems, Bernhard Kußmagk, Ronald Glembotzky, Dr. Martin Pabst, Axel Reuther, Robert Schrempf, Michael Sperl, Guido Mandorf
Redaktionsassistenz: Brigitte Stuiber

Gesamtanzeigenleitung:
Rudolf Gruber
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.527
rudolf.gruber@verlagshaus.de
Anz.-leitung STRASSENBAHN MAGAZIN:
Helmut Gassner
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.520
helmut.gassner@verlagshaus.de
Anzeigendispo STRASSENBAHN MAGAZIN:
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.130
anzeigen@verlagshaus.de
www.verlagshaus-media.de
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 24 vom 1.1.2014
Layout: Karin Vierheller
Litho: Cromika, Verona
Druck: Stürtz GmbH, Würzburg

Verlag:



GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Geschäftsführung:
Clemens Hahn, Carsten Leininger
Herstellungsleitung:
Sandra Kho
Vertriebsleitung:
Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung Handel:
MZV, Unterschleißheim

Preise: Einzelheft Euro 8,50 (D), Euro 9,50 (A), sFr. 15,90 (CH), bei Einzelversand zzgl. Porto; Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 91,80 (incl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten)

Erscheinen und Bezug: STRASSENBAHN MAGAZIN erscheint monatlich. Sie erhalten die Reihe in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie direkt beim Verlag.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: André Marks; verantwortlich für Anzeigen: Helmut Kramer, beide Infanteriestr. 11a, 80797 München.





ANDREAS MAUSOLF

Bremen: Das „Wegmann-Zeitalter“ ist zu Ende

Als der erste Wagen vor mehr als 40 Jahren angeliefert wurde, galt der Stadtbahnwagen vom Typ „Wegmann“ als Eintritt in das moderne Zeitalter des ÖPNV. Gewissermaßen als Zeichen dafür, dass nicht mehr die BSAG, sondern erstmals die Stadtgemeinde Bremen die Finanzierung der Flotte trug, fand eine neue Farbe Einzug in den örtlichen Straßenbahnalltag: rot und weiß. Viele Jahre zierten die Bremer Stadtfarben diese Fahrzeuge. Nun ist das Zeitalter der Wegmannwagen endgültig vorbei. Das große Fahrzeugporträt stellt die Lieferung, den Einsatz und den Verbleib der markanten Wagen vor.

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

Leipzig: Mit Frischzellenkur ins neue „Tatra-Jahrzehnt“

Eigentlich sollten in Leipzig die Tatrawagen vom Typ T4D-M1 bis zum Jahr 2018 ausscheiden. Doch für Neufahrzeuge fehlt den LVB das Geld – nun ertüchtigt das Unternehmen seine Großraumwagen im Rahmen umfangreicher Hauptuntersuchung für einen Einsatz bis in die 2020er-Jahre. Doch was genau wird dabei an den Fahrzeugen gemacht? Die Fotoreportage stellt es vor!


MARTIN JUNGE

Nächste Station Stagnation – Die Situation in Trondheim

Für die letzte verbliebene Straßenbahnlinie in Trondheim werden neben immensen Rationalisierungsbestrebungen immer wieder neue Planungen für eine Verlängerung vorgestellt, um den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten. Doch genauso oft werden diese schon im Keim wieder erstickt. Eine Bestandsaufnahme.


SLG. SIGURD HILKENBACH

Von den „langen Essenern“ bis zu den Montos-Tiefflurwagen

Im Straßenbahn-Magazin 2/2014 stellten wir die Geschichte der Essener Straßenbahn in der SEG-Zeit vor. Im nächsten Heft nehmen wir die speziellen Wagen dieser Epoche nochmals genauer unter die Lupe und klären, welche Wagen trugen wirklich den Namen „lange Essener“ – und was waren vierachsige Großraumwagen …

Geschichte: Wie der Strom in die Straßenbahn kam …

Ein elektrischer Motor benötigt zum Betrieb Strom, der über Leitungen zu- und abgeführt wird. Bei Straßenbahnen werden zu diesem Zweck einerseits die Schienen und andererseits der Stromabnehmer und die Oberleitung benutzt. Aber seit wann gibt es eigentlich die Oberleitung wie wir sie heute kennen? Der Beitrag geht bis in die 1860er-Jahre zurück.



Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all Ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser

André Marks,
verantwortlicher Redakteur

Ende gut …?

Sind das schon Trendwenden?

In München sitzt die Geldbörse locker: 335 Mio. Euro sollen dieses Jahr in den ÖPNV fließen. Der größte Teil geht für Investitionen in U-Bahn (Bahnhofserneuerung, Fahrzeuge) und Stadtbahn (Avenio) drauf. Auch in Hamburg scheint es vorwärts zu gehen: Die Hochbahn rechnet mögliche neue U-Bahn-Strecken durch. Noch mehr Beispiele? Das kleine, schicke, vor den Toren von Frankfurt am Main gelegene Bad Homburg will seine eigene U-Bahn-Verbindung (bislang S-Bahn) haben: 1.590 Meter mehr U2 sollen es sein. Das alles hat Gründe. Eine Metropole wie Hamburg verzeichnet seit Jahren stark steigende Fahrgastzahlen, Planer wollen mehr Kapazität vorhalten. Offensichtlich steigen zumindest im gefühlten Verhältnis in der Stadt mehr Menschen auf Bus und Bahn als sonst auf die Eisenbahn um.

So sind teure Parkplätze und auch sonst saftige Autokosten einer- und attraktive Rabattangebote andererseits im ÖPNV doch nicht ohne Wirkung geblieben. Das ist eine gute Nachricht. Noch besser wäre es, würde die Politik endlich andere Entscheidungen treffen und die jährlichen „Fahrpreisanpassungen“ schlicht abschaffen: Die Konkurrenz zum Auto ist mit verständlichen, attraktiven Fahrpreisen zu gewinnen.

Was fehlt noch? Etwa die zweite Stammstrecke in München, mehr Straßenbahn in Westberlin und langfristige Bestandsgarantien für kleine Betriebe (Halberstadt, Naumburg etc.). Das Jahr ist noch jung! FRANK BERNO TIMM

Das besondere Bild

Die heute über 100.000 Einwohner zählende kroatische Stadt Osijek (deutscher Name Esseg, ungarischer Name Eszék) ist der wirtschaftliche und kulturelle Mittelpunkt der Region Slawonien.

In der damals zur ungarischen Reichshälfte der Donaumonarchie gehörenden Stadt nahm am 10. September 1884 eine meterspurige Pferdetramway den Betrieb auf. Nach 42 Jahren löste der elektrische Betrieb am 31. März 1926 die „1-PS-Antriebe“ ab. Bis Anfang der 1960er-Jahre kamen in Osijek ausschließlich die Wagen der Erstausstattung sowie gebrauchte Vorkriegswagen zum Einsatz. Im Jahr 1961 trafen Stahlkastenzweiachser vom Typ TMK 101 ein, die Duro Dakovic damals auch für Zagreb produzierte; sieben Jahre später kamen die ersten Tatrawagen vom Typ T3YU nach Osijek.

Im Jahr 1968 standen aber auch noch immer mehrere Triebwagen aus der Anfangszeit des elektrischen Betriebes im Einsatz! So fotografierte Wolfgang Walper den Tw 10 immerhin 42 Jahre nach seiner Indienststellung auf der Ringlinie vom Bahnhof zur Stadtmitte noch im Linieneinsatz.

Der Zweiachser stammt aus der Serie von zwölf Fahrzeugen, die Skoda 1926 für Osijek gebaut hatte. Anfang der 1970er-Jahre schieden die letzten Exemplare dieses Typs endgültig aus dem Dienst aus. Erhalten blieben der Tw 8 vor Ort als betriebsfähiger Museumswagen, der Tw 9 bei einem Privatmann im kroatischen Visnjevac sowie der Tw 11 als Arbeitsvorrat für das Historama in Ferlach (Kärnten).

TEXT: ANDRÉ MARKS




Die spannendsten
Seiten der Bahn